

АРХИТЕКТУРА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

ИМЕНИ

Л. М. КАГАНОВИЧА

ПОПУЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА ПО АРХИТЕКТУРЕ

Серия: АРХИТЕКТУРА СТРАНЫ СОВЕТОВ
Выпуск IV

С. М. КРАВЕЦ

АРХИТЕКТУРА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

ИМЕНИ Л. М. КАГАНОВИЧА

Под редакцией
арх. В. А. ШКВАРИКОВА



ИЗДАТЕЛЬСТВО
ВСЕСОЮЗНОЙ АКАДЕМИИ АРХИТЕКТУРЫ
Москва • 1939

АРХИТЕКТУРА МОСКОВСКОГО МЕТРО
им. Л. М. КАГАНОВИЧА

«Наш Московский метрополитен замечателен именно тем, что там не просто мрамор, — нет, там не просто гранит, — нет, там не просто металл, — нет, там не только бетон, — нет!».

Там в каждом куске мрамора, в каждом куске металла и бетона, в каждой ступени эскалатора сквозит новая душа человека, наш социалистический труд, там наша кровь, наша любовь, наша борьба за нового человека, за социалистическое общество».

Л. М. Каганович

ИЮНЬСКИЙ пленум ЦК ВКП(б) 1931 г. по инициативе товарища Сталина и по докладу товарища Л. М. Кагановича принял решение о сооружении в Москве метрополитена, «как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок».

Необходимость сооружения в Москве метрополитена была продиктована той ролью, которую стала играть Москва, как столица Страны социализма. Это как нельзя лучше выразил товарищ Л. М. Каганович:

«Нельзя перестраивать страну, не перестроив столицу. А столица досталась нам старенькая, захудаленькая. Мы ее любим, любим потому, что она не помещичья, не купеческая буржуазная Москва, а наша пролетарская родная столица. Но мы хотим, чтобы лицо нашей столицы было достойно всей страны, достойно пролетариата, находящегося у власти. Тут отдельными заплатами, «косметикой» не поможешь. Мы должны перестроить Москву коренным образом. А перестроить Москву без строительства метрополитена нельзя. Без метро нельзя дать хороших средств передвижения московским рабочим и тем 50—60 тысячам граждан, которые ежедневно приезжают в Москву из других городов СССР».

Население Москвы за одно лишь трехлетие, с 1931 по 1934 г., выросло почти на миллион, за десятилетие, с 1925 г., почти удвоилось, причем подвижность населения (т. е. число поездок на одного жителя в год) возросла с 56 поездок в 1900 г. до 480 поездок в 1935 г. До 1930 г. первое место в мире по подвижности населения занимал Нью-Йорк, а к этому времени Москва обогнала все столицы мира.

Рост подвижности ставит задачу удовлетворения потребности населения в быстрых и дешевых перевозках в пределах города. Существовавшие в Москве виды городского транспорта, трамвай и автобусы, этой потребности удовлетворить не могли, так как их количественный рост был ограничен пропускной способностью кривых и узких московских улиц. Максимальная пропускная способность их в час не могла превысить 18—20 тыс. чел., а потребность в перевозках уже к марту 1933 г. достигла в среднем приблизительно 30 тыс. чел., а по отдельным магистралям доходила до 50 тыс. чел. в час.

Перегрузка магистралей трамваями и автобусами неизбежно приводит к уменьшению скорости транспорта, которая в центре города падает до 6—7 км в час, т. е. приближается к скорости пешехода.

Москва на протяжении многих столетий развивалась в условиях темноты и бескультурья, совершенно стихийно и к моменту Великой Октябрьской социалистической революции сохранила «характер варварского российского капитализма» [1].

Еще во времена царизма передовая техническая мысль выдвигала проекты постройки в Москве метрополитена, но «отцы города» их отвергали один за другим под предлогом «нарушения благоустройства и благообразия города и умаления благолепия храмов господних». Истинная причина этих отказов была, конечно, гораздо глубже «Охотнорядским прасолам, замоскворецким купцам и арбатским домовладельцам, во главе с аристократами и заводчиками из московской городской думы эта штука оказалась не по зубам» [2].

Новая Москва властно требовала коренной социалистической реконструкции. Первые вехи этой реконструкции были намечены в решениях июньского пленума ЦК ВКП(б) в 1931 г. Окончательно эта грандиозная проблема получила свое разрешение в опубликованном СНК СССР и ЦК ВКП(б) 10 июля 1935 г. генеральном плане реконструкции Москвы. Идейный вдохновитель смелых и величественных задач по реконструкции Москвы товарищ Сталин много внимания уделил разработке и строительству метрополитена.

Верный соратник товарища Сталина, Лазарь Моисеевич Каганович, придал разработке и осуществлению этого плана подлинно большевистский размах. Метро является лишь небольшим участком реконструкции Москвы, но стиль метро — это стиль всей реконструкции.

---

[1] Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.

[2] Л. М. Каганович.

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ МЕТРО

ИНТЕНСИВНОЕ развитие техники транспорта привело во второй половине XIX в. к изобретению трамвая и автомобиля. Резко увеличившиеся скорости участили пульс городской жизни, а это повлекло за собою огромную потребность в росте средств городского транспорта. Габариты же улиц препятствовали дальнейшему развитию городского транспорта. Скорости транспорта в пределах города стали терять свой эффект; уличные перекрестки стали причиной систематических заторов, «пробок», и совершенно естественно родилась мысль о снятии какой-то части внутригородского транспорта с уровня городских магистралей, о создании сетей внеуличных городских железных дорог.

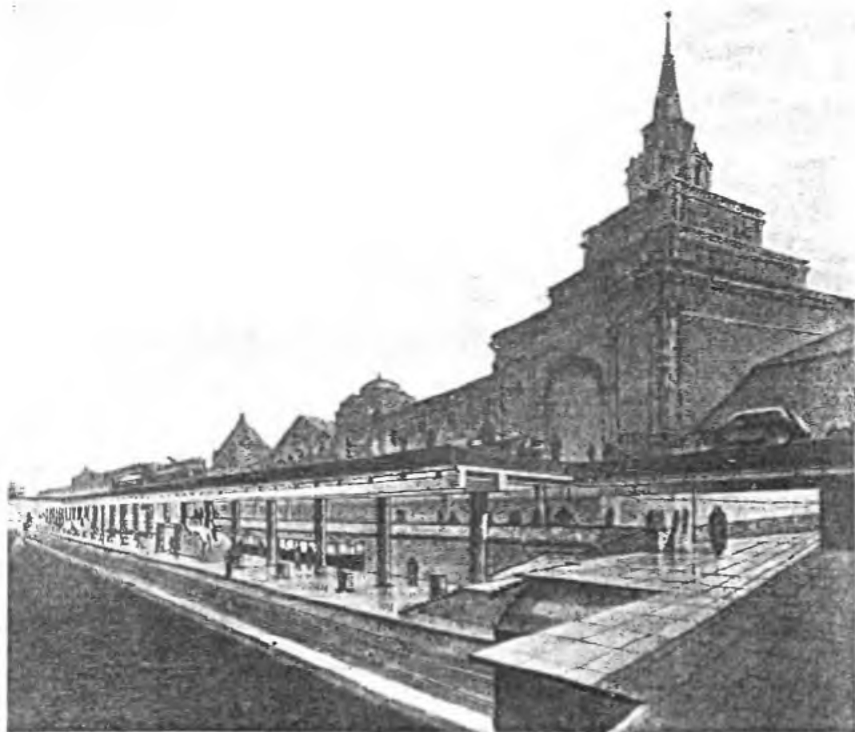
Так родилось метро. В конце прошлого столетия в ряде городов Европы и Америки стали возникать сети надземных (эстакадных) городских дорог. На первых порах города́ почувствовали значительное облегчение транспортной проблемы. Но грохот и лязг проносящихся поездов, физические помехи движению на магистралях, в виде опор этих эстакад, затемнение улиц и нижних этажей прилегающих зданий — все это стало приводить к отмиранию тех улиц, над которыми были проложены пути надземных дорог.

Техническая мысль, естественно, устремилась дальше по найденному верному пути — с эстакад в тоннели!

Основное достоинство внеуличных дорог заключается в том, что они легко избегают главного зла городских магистралей — пересечений в одном уровне. Кроме того, на своем полотне внеуличные дороги свободны от всяких помех движению.

Первые тоннели для городских пассажирских поездов с паровой тягой появились в Лондоне еще в 1864 г. Но паровозный дым в тоннелях был настолько невыносим, что это начинание пришлось забросить до изобретения электрических поездов в конце XIX в.

По своему подземному расположению развитие метрополитена пошло по двум путям. Первый путь, строительно более простой, заключается в так называемом «открытом» способе производства работ. Улицы и площади, где запроектирована проходка трассы, вскрываются котлованами, в соответствии с габаритами станций и перегонов; в котлованах производят все необходимые строительные работы. Форма станционных зал и тоннелей получается при этом прямоугольная, так как открытая выемка предполагает минимальность заглубления. Получающиеся плоские перекрытия

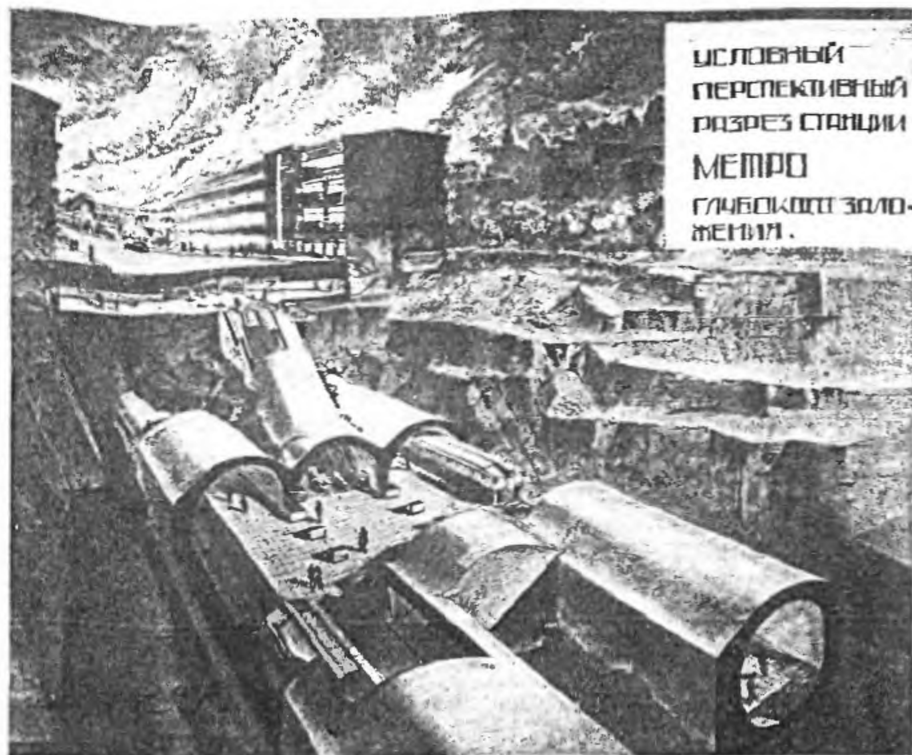


1. Конструктивная схема станции мелкого заложения.

опираются, в зависимости от величины пролетов и других обстоятельств. на боковые стены или, кроме того, на дополнительные опоры.

«Открытый» способ сравнительно легок в строительстве и создает метро, удобное в эксплоатации благодаря близости станционных платформ к поверхности земли. Так, например, построено метро Нью-Йорка.

Другой способ строительства — тоннельный; как показывает самое название, он ведется проходкой подземных тоннелей, без вскрытия мостовой. Сечения этих подземных сооружений — цилиндрические, или приближающиеся к нему, и перекрытия, следовательно, всегда сводчатые. Степень заглубления зависит главным образом от грунтов. При сравнительно неглубоком заложении тоннельной станции применяются односводчатые конструкции: свод эллиптической формы охватывает все станционное сооружение — платформу с обоими путями. Типичным примером такого



2. Конструктивная схема станции глубокого заложения.

решения может служить метрополитен Парижа. Значительные заглубления, вследствие роста нагрузок, вызывают необходимость диференциации станционных перекрытий, и станции метро превращаются в два соединенных друг с другом тоннеля.

При глубоком заложении станций приходится уже для спуска и подъема пассажиров устраивать специальные лифты или эскалаторы.

Решения станций мелкого заложения можно свести к двум основным типам: станций с боковыми и островными платформами.

Боковые платформы устраиваются вдоль боковых стен станционного зала, средняя же, центральная его часть отводится под пути обоих направлений. Схема станций с островными платформами предусматривает единую центральную платформу, боковые стороны которой обслуживают пути противоположных направлений.

Не вдаваясь в строительные и эксплоатационные преимущества каждой из этих систем (экономичнее система боковых платформ), необходимо лишь отметить, что островной тип платформ наиболее приемлем для пассажиров. Так, пассажиру не приходится задумываться над выбором места спуска на станцию: центральная платформа делает для него доступными одновременно оба направления движения, и вместе с тем станция приобретает более парадный характер. Кроме того, на островной платформе всегда просторнее, чем на боковой, так как поезда обоих направлений подходят обычно не одновременно, и, таким образом, на платформе всегда имеются дополнительные резервы площади. При этом типе платформ создаются также все условия для целостного архитектурного решения станций.

При планировке трассы метро стремятся наметить расположение его станций таким образом, чтобы входы и выходы тяготели к наиболее важным транспортным узлам на поверхности. Этими узловыми точками городских магистралей обычно и определяется направление трассы метрополитенов, независимо от глубины заложения. Планировочные и проектировочные принципы их осуществления в различных странах различны, причем решающее влияние имеют климатические условия.

Тщательное критическое изучение метрополитенов Запада, которое предшествовало проектировке и строительству нашего метро, обеспечило возможность создания сооружения более совершенного. «Мы берем из старой культуры все лучшее. Мы не выбрасываем капиталистической техники. Она — достояние всего человечества. Мы выбрасываем негодное, отметаем капиталистическое использование техники, то, что создает угнетателей и угнетенных, что создает поработителей и порабощенных, что создает рабов и господ. Но мы используем эту технику, чтобы облегчить труд и жизнь человека, чтобы помочь всей массе трудящихся, а не только богатым или родовитым, жить лучше, культурнее, богаче» [1].

Строителями европейских и в особенности американских метрополитенов разработаны всевозможные способы производства работ на различных глубинах и в разнообразнейших геологических условиях; создана целая наука тоннелестроения. Хорошо разработаны вопросы механизации подземных работ. Большое развитие получило решение вопросов энергетического оборудования трассы и обеспечения безопасности движения. Этот опыт был критически использован молодым коллективом советских специалистов, впервые столкнувшихся с новой, захватывающей технической задачей.

Но иначе обстоит вопрос с другой стороной этого дела — с принципами обслуживания тех живых людей, для которых создавались эти механизмы. При ближайшем ознакомлении с характером оформления станций метро капиталистических стран нашим строителям пришлось стол-

[1] Из речи Л. М. Кагановича 14 мая 1935 г. («Московский метрополитен имени Л. М. Кагановича». Партиздат, 1935, стр. 18).



3. Станция берлинского метрополитена.



4. Станция парижского метрополитена

кнуться с тем холодным цинизмом, который характерен для всех проявлений капиталистического мира, когда дело касается интересов широких масс.

Яркой иллюстрацией этого может служить, например, метрополитен Парижа. Здесь все подчинено интересам капиталистической наживы. В нескольких метрах под землей — унылое, казарменное однообразие сырых и затхлых, убого освещенных катакомб, по которым движутся поезда метро. Преимущества скорости и дешевизны гонят в эти мрачные подвалы народ, который после поездки выходит оттуда уставшим и разбитым. Пассажиров мутит от спертого воздуха, так как неутолимая жадность предпринимателей лишила метрополитен Парижа всякой вентиляции; публика невероятно устает от долгих блужданий по запутанным и сложным подземным переходам. Внутреннее оформление парижского метро неряшливо и убого, освещение очень тусклое, без малейших попыток чем-либо прикрыть одинокие жалкие лампочки, и т. п.

Такая же «забота» о пассажирах характерна и для нью-йоркского метрополитена, станционные помещения которого напоминают складские



5. Станция лондонского метрополитена.



6. Станция нью-йоркского метрополитена.

базы. Здесь нет даже попыток отделки помещений, затирки неровностей, получающихся от применения старой, помятой стандартной металлической опалубки.

Встречаются примеры и вынужденной прикрашенности, когда, для того чтобы переманить к себе пассажиров, конкурирующие друг с другом компании решаются на те или иные расходы, выходящие за пределы «деловой» необходимости.

В капиталистических странах не приходится искать такого отношения к потребностям широких масс, которое было бы не связано с самой безудержной спекуляцией на этих потребностях.

Совершенно иные позиции, иной подход, иную организацию мы имеем при проектировании и строительстве московского метро.

Одновременно с разработкой всех технических вопросов шла большая творческая работа архитекторов над созданием образа советского метро на основе сталинского принципа заботы о человеке.

«Наше общество есть прежде всего общество социалистическое. Социалистическое государство может позволить себе постройку для народа сооружения, которое стоит дороже, но зато дает удобства, лучшее самочувствие, художественное наслаждение населению. Мы хотим, чтобы это сооружение, которое, больше чем какой-либо другой дворец, театр, обслуживает миллионы людей, — чтобы это сооружение поднимало дух человека, облегчало его жизнь, доставляло ему отдых, удовольствие» [1]. В этих словах Лазаря Моисеевича Кагановича с предельной ясностью сформулирован новый, социалистический подход к решению задачи обслуживания широких масс.

Нелегко далась победа энтузиастам великой стройки. Основным препятствием, создавшим наибольшие трудности, были грунты. «Московская геология оказалась дореволюционной, старорежимной, она не сочувствовала большевикам, она шла против нас»[2].

Самым страшным грунтовым врагом явилась вода. Пропитывая пески и глины, наполняя трещины известняка, она на каждом шагу подстерегала пионеров новой стройки, в самые неожиданные моменты обрушиваясь на смельчаков, посягнувших организовать эту стихию. На одном лишь Кировском радиусе строители встретились с четырьмя подземными речками: Неглинкой, Ольховкой, Чечерой и Рыбинкой, которые пришлось заключить в бетонные коллекторы.

Беспорядочно застроена старая Москва. Ее узкие кривые и извилистые улицы и переулки создавали на каждом шагу огромные затруднения при проходке трассы метро: то и дело тоннели оказывались под домами и нужна была исключительная бдительность, находчивость и техническое мастерство, чтобы с успехом вести работу, не нарушая покоя и безопасности населения.

Огромные затруднения создавали также отсутствие у нас опыта метро-

---

[1] Из речи Л. М. Кагановича, произнесенной 14 мая 1935 г.

[2] Там же.

строения, слабость технического вооружения, неполный ассортимент необходимых строительных материалов и отсутствие промышленности отделочных материалов, но в этой стройке, как и во всей жизни нашей страны, блестяще оправдались мудрые слова товарища Сталина:

«Наука, технический опыт, знание — все это дело наживное. Сегодня их нет, а завтра будут. Главное тут состоит в том, чтобы иметь страстное большевистское желание овладеть техникой, овладеть наукой производства. При страстном желании можно добиться всего, можно преодолеть все».

И энтузиазм героического коллектива метростроевцев под сталинским руководством подлинного вдохновителя метростроевских побед Лазаря Моисеевича Кагановича доказал справедливость этого положения, еще раз блестяще подтвердив, что «нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять».

Эта замечательная стройка создавалась руками огромного коллектива советских людей: были периоды, когда численность этого коллектива доходила до 75 тыс. чел. В невиданно короткий срок коллектив овладел труднейшей техникой метростроения. Мы воочию видим, «что могут сделать рабочие, большевики, когда они берутся за дело по-настоящему, умеют мобилизовать массы, и когда ими правильно руководят, поддерживая, подбадривая, критикуя, как это делает наш ленинский Центральный комитет партии и великий строитель нашей страны и ее столицы — нашей Красной Москвы — товарищ Сталин»[1].

На этой героической работе выросли сотни замечательных людей, ставших знатными командирами производства.

Дружная работа коллектива метростроевцев процветала в атмосфере постоянного социалистического соревнования. Тысячи ударников, воодушевленных примером передовиков, черпали силы в сознании, что за стройкой следит и руководит ею сам товарищ Сталин, черпали силы в большевистском руководстве Московского комитета партии и любимого руководителя Лазаря Моисеевича Кагановича, подававшего лично пример сталинского стиля работы.

Ни одно препятствие, становившееся на пути, ни один технический вопрос не решался без помощи Лазаря Моисеевича. Часто бывая в шахтах, прекрасно до самых мелочей зная все производство, Лазарь Моисеевич всегда находил кратчайшие и наиболее верные пути. Когда с разворотом работ в начале 1934 г. обнаружилось резкое расхождение между возможностями собственного автотранспорта и огромными потребностями в вывозке стихийно выросших гор вынутого грунта и доставке необходимых строительных материалов, все предприятия Москвы по призыву Лазаря Моисеевича пришли на помощь, периодически мобилизуя свои транспортные средства для нужд метро. Когда стало нехватать рабочих рук, опять-таки по мысли Лазаря Моисеевича решено было провести добровольную вербовку комсомольцев-рабочих московских фабрик и заводов. Десять

[1] Л. М. Каганович. О строительстве метрополитена и плане города Москвы, «Московский рабочий», 1934 г. стр. 5.

тысяч комсомольцев и комсомолок, влившихся в рабочий коллектив стройки, явились для него тем цементирующим элементом, который воодушевил весь коллектив молодым, неисчерпаемым энтузиазмом и который превратил Метрострой в молодежную стройку. За три года было вынуто около 2 млн. $м^3$ земли, уложен почти 1 млн. $м^3$ бетона. Фактически же за один 1934 г. было выполнено 86% этой программы и вдобавок к этому облицовано мрамором около 22 тыс. $м^2$ стен и пилонов, построено и смонтировано впервые 15 эскалаторов, уложено более 500 км кабеля, зажжено под землей около 60 000 светильников.

ПЛАНИРОВКА МОСКОВСКОГО МЕТРО

СХЕМА построения метро не могла пройти мимо исторически сложившегося радиально-кольцевого плана Москвы. К началу строительства метро уже было известно, что движение на многих радиальных магистралях перегружено сверх всяких пределов.

С кольцевыми же магистралями обстояло сравнительно благополучнее, так как пропускная их способность была несколько выше. Таким образом, строительство метро надо было начинать с радиусов: в первую очередь необходимо было соединить вокзалы, промышленные и физкультурные центры с сердцем Москвы — ее центральными учреждениями, а уже затем, в следующую очередь, осуществить сообщение между собою отдельных центров периферии.

Общая схема метро утверждена была протяжением в 80 км; состоит она из 8 радиусов и кольцевой Садовой линии. В первую очередь решено было построить три радиуса: кировский, фрунзенский и арбатский, доведя их на первых порах до таких сильно пульсирующих центров, как парки культуры и отдыха и Смоленская площадь (на пересечении Арбата с Садовым кольцом). Общая протяженность линий 1-й очереди — 11,9 км; срок их осуществления был намечен трехгодичный.

Значительно сложнее оказалось дело с определением продольного профиля намеченной трассы 1-й очереди, так как данные бурения обнаружили неблагоприятные грунтовые условия подземной Москвы.

Наиболее соблазнительный для строителей открытый способ работ не мог быть применен для центральных частей города, с их узкими, кривыми улицами и интенсивнейшим движением. Интересы трудящихся, с одной стороны, и качество грунтов, с другой, предопределили комбинированную проходку: глубокую — в центральных частях города и открытую — в периферийных, где улицы шире и движения меньше. Глубину заложения тоннелей обусловило уже качество грунтов.

На трассе 1-й очереди было намечено построить 13 станций: у обоих парков культуры и отдыха (Центрального и Сокольнического), у группы трех вокзалов на Комсомольской площади, на площадях: Свердловской, Дзержинской, Тургеневской (Кировские ворота), Красноворотской, Арбатской, Смоленской, у Библиотеки Ленина, Дворца Советов и на Красносельской; 4 центральные станции, начиная с Охотнорядской (у пл. Свердлова) и кончая Красноворотской, вместе со всей этой частью трассы решено

было строить глубоким заложением, и по 3 периферийные по каждому радиусу — мелким, причем ст. «Библиотека Ленина» в виде опыта решено было соорудить тоннельным парижским способом.

Станции мелкого и глубокого заложения, как уже указывалось, по своей конструктивной природе резко отличаются друг от друга. Это обстоятельство отразилось прежде всего на архитектурных решениях. Здесь нужно подчеркнуть, что при проектировании станций мелкого заложения влияние архитектора простирается значительно дальше, чем при сооружении станций глубокого заложения, где огромные нагрузки создают слишком ультимативные условия для их конструирования.

Типовая станция мелкого заложения представляет собой зал неизменной длины в 155 м (установленный для Москвы из расчета 8-вагонного состава) и меняющейся ширины, в зависимости от принятой ширины островной платформы, которая в станциях 1-й очереди колеблется от 8 до 15 м.

Торцы платформы заканчиваются лестничными маршами, приводящими в особые аванзалы; от аванзал ответвляются подземные коридоры, заканчивающиеся другими лестницами, которые сообщают пассажиров с дневной поверхность .

Станционные залы получили у нас такие высоты, каких не знает ни один метрополитен мира. Высота подземных зал нашего метро устраняет психологически неприятное, давящее ощушение подземности, что так характерно для заграничных метро.

В станциях глубокого заложения помимо значительного увеличения габаритов перронных тоннелей пространство между ними было использовано в качестве центрального распределительного зала, сообщающегося по всей длине с перронными залами, а своими торцами примыкающего к эскалаторам. Этот корректив был введен для большего удобства пассажиров, с целью упорядочения движения на платформах, доведения до минимума встречных потоков и создания того простора, который, как и высотность, устраняет ощущение подземности.

Сообщение платформ станций глубокого заложения с надземным вестибюлем происходит с помощью системы эскалаторов (самодвижущихся лестниц).

Решая подземное сооружение метро, архитекторы много поработали над освещением внутренних помещений станций. Основное внимание архитекторов было направлено на получение полной равномерности распределения света.

Творческая мысль архитекторов билась над созданием таких осветительных систем, которые являлись бы неотъемлемой органической частью архитектуры данного станционного зала. Примером таких решений может служить ст. «Дворец Советов», где освещение зала достигается отражением от потолка световых лучей лампочек, скрытых в раструбах колонн; здесь самые колонны играют роль светильников. Другой пример — ст. «Кировская», где наряду с прямым освещением особыми горизонтальными светильниками вводится отраженное подсвечивание сводов, с помощью лампочек, спрятанных в особых пазухах. Освещение центрального



7. *Схема линий московского метро.*

зала ст. «Охотный ряд» достигается специальными торшерами, т. е. осветительными чашами на высоких ножках; свет частично проходит через молочное стекло чаш, частично отражается от свода.

Особенность нашего метро — прекрасная вентиляция станций, перегонных тоннелей и других помещений. Летом воздух, через специальные вентиляционные шахты, подается на станции и вытягивается из тоннелей, зимой — наоборот. Особое внимание обращено на равномерность циркуляции воздушных потоков.

Вентиляция нашего метро осуществлена значительно лучше капиталистических. Не говоря уже о парижском метро, где никакой вентиляции вообще нет и пассажиры томятся в затхлых подземельях, даже нью-йоркский метрополитен (лучший в смысле вентиляции) производит число обменов воздуха в час в полтора раза меньше, нежели у нас (в Нью-Йорке 6, у нас 9 обменов в час).

«На метро мы видим величайший разворот творчества, расцвет архитектурной мысли, — что ни станция, то дворец, что ни дворец, то по-особому оформленный. Но каждый из этих дворцов светит одним огнем, огнем идущего вперед, побеждающего социализма!» [1].

---

[1] Из речи Л. М. Кагановича 14 мая 1935 г.

МЕТРО ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ

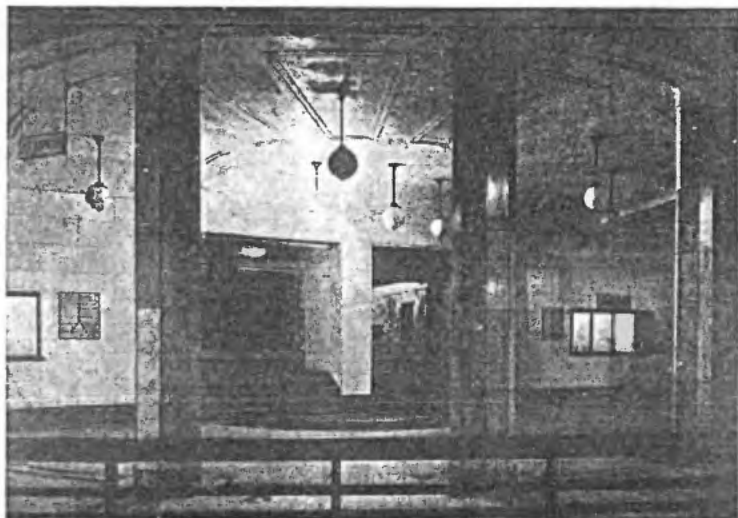
СТАНЦИЯ «СОКОЛЬНИКИ»

Станция «Сокольники» находится на стыке важнейшей городской магистрали (Русаковской улицы) с одним из крупнейших зеленых массивов Москвы — Сокольническим парком культуры и отдыха. Центральный вестибюль архитектурно оформляет подход к парку и создает удобное и простое сообщение с платформой станции.

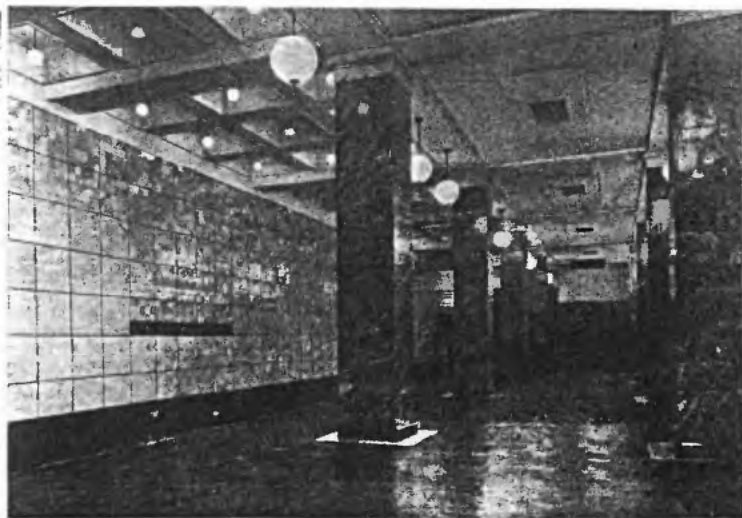
Два устоя, в которых заключены лестницы для связи с подземной станцией, объединены плоской плитой, перекрывающей центральный проем. В боковых стенах этих устоев, под перекрытием, устроены входы на лестницы, ведущие на станцию метро, а во внешних торцовых стенах этих устоев устроены мало заметные снаружи выходы со станции



8. «Сокольники». Вестибюль.



9. «Сокольники». Подземный кассовый зал



10. «Сокольники». Станционный зал

Для раздельного движения противоположных по направлениям пассажиро-потоков устроены так называемые «палладианские» лестницы, особенность которых заключается в том, что две изолированные друг от друга лестницы различных назначений сочетаются в одной лестничной клетке; марши их при этом параллельны. К сожалению, высотные размеры устоев несколько занижены, и это вредит пропорциям павильона в целом.

Лестницы эти сообщаются с полукруглым подземным кассовым залом, который, в свою очередь, соединен коридором с центральным мостиком, перекинутым поперек станционного зала. Коридор разделен колоннадами и барьерами на три русла: центральное — для движения на станцию и боковые — для разгрузки ее. Таким способом обеспечен безупречный график движения пассажиров при нагрузке и разгрузке станции.

Стены полукруглого кассового зала облицованы голубоватым марблитом, колонны одеты белым уральским мрамором «коелга», потолок украшен штукатурными тягами, пол плиточный. Стены перехода облицованы голубоватыми глазурованными плитками; круглые колонны оштукатурены и покрашены масляной краской.

Архитектура станционного зала, заглубленного на 8,30 м, представляет наиболее значительную часть всей композиции. Два ряда квадратных колонн, облицованных голубовато-серым уральским мрамором «уфалей», с белыми мраморными капителями и базами из лабрадора, поддерживают белый плоский потолок с подсвеченными квадратными кессонами над путевыми частями зала. Стены облицованы белыми глазурованными плитками, сгруппированными в большие квадраты, и подчеркнуты цоколем из черного марблита. Освещена станция большими шарами из молочно-белого стекла.

СТАНЦИЯ «КРАСНОСЕЛЬСКАЯ»

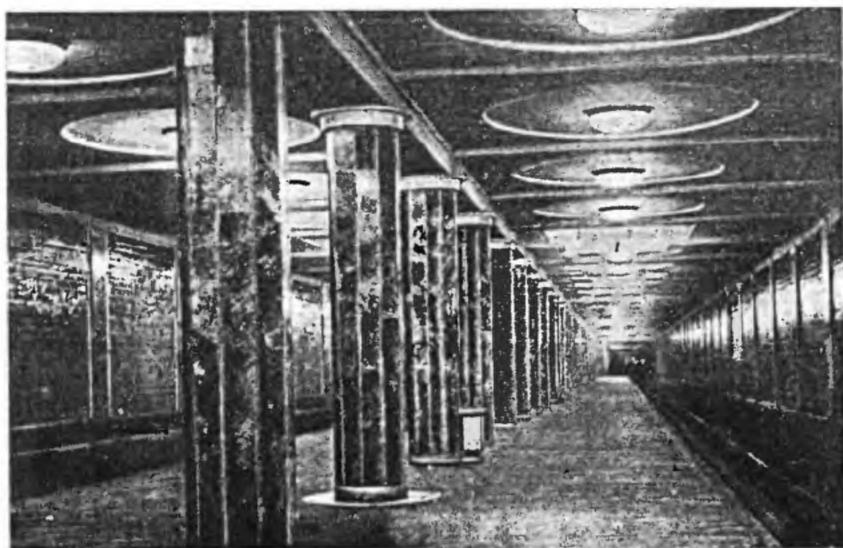
Промежуточное положение между двумя очень значительными пунктами, какими являются Сокольники и Комсомольская площадь, отразилось на трактовке ст. «Красносельская».

Архитекторы этой станции (Б. С. Виленский, В. А. Ершов и худ. Я. Д. Ромас) создали своеобразный памятник архитектуры. Наземный павильон хорошо оформляет угол Краснопрудной и Красносельской улиц и дает удачный архитектурный облик павильона метро.

Тот же характер новизны, исключающий малейшую тень шаблона, отличает и архитектуру станционного зала. Центральный ряд десятигранных колонн, облицованных крымским темножелтым мрамором «бьюкянкой», с круглыми завершениями из белого мрамора, поддерживает плоский потолок светлозеленого цвета со сближенными к центру двумя продольными рядами плоских круглых ниш, связанных с плафонным освещением зала; круглые ниши ритмически перебиваются квадратными нишами с цилиндрической арматурой. Опоры колонн обозначены на асфальте пола бе-



11. «Красносельская». Вестибюль.



12. «Красносельская». Станционный зал.

лыми мраморными кругами. Боковые стены покрыты мраморными пилястрами, панели между пилястрами облицованы желтой глазурованной плиткой.

Система плафонного освещения, вместе с преобладанием в зале светопоглощающих тонов, создает впечатление недостаточной освещенности станции, что несколько снижает положительные качества ее архитектуры.

СТАНЦИЯ «КОМСОМОЛЬСКАЯ»

Далее по направлению к центру, на расстоянии 927 м от ст. «Красносельская», на глубине 9 м, под Комсомольской площадью расположена одноименная станция, предназначенная для обслуживания трех вокзалов (Казанского, Октябрьского и Северного).

Северный конец подземного станционного зала связан с вестибюлем, обслуживающим Октябрьский и Северный вокзалы, южный конец станции связан с Казанским вокзалом.

Архитектура обоих вестибюлей (архитекторы А. М. Рухлядев и В. Ф. Кринский) решена по-разному, вследствие различных условий их расположения. Северный вестибюль, являясь самостоятельным сооружением, расположенным между зданиями Северного и Октябрьского вокзалов, получил монументальную трактовку. Это прямоугольный в плане павильон, служащий как бы постаментом для четырехфигурной скульптурной композиции (к сожалению, пока неосуществленной). Для лучшего обслуживания железнодорожных пассажиров входные и выходные двери устроены в обоих противоположных фасадах: на площадь и на вокзальный двор. Из двух внутренних лестниц одна служит для спуска, другая — для подъема. Простая и ясная планировка создает легкую ориентировку для пассажиров обоих направлений.

Архитектура вестибюля хорошо сочетается с цветной графикой и живописью: росписью потолка, выполненной способом сграффито по эскизу художника В. А. Фаворского, и стенным панно работы художника А. Г. Иванова на тему «Комсомол».

Второй вестибюль ст. «Комсомольская», предназначенный главным образом для обслуживания пассажиров Казанского вокзала, разместился в самом здании вокзала и потому индивидуального оформления не получил, — оформлены лишь входные двери и внутренние помещения.

Кроме хорошо оформленного подземного перехода, соединяющего вестибюль со станционным залом, создано также подземное сообщение последнего непосредственно с железнодорожными платформами пригородного движения.

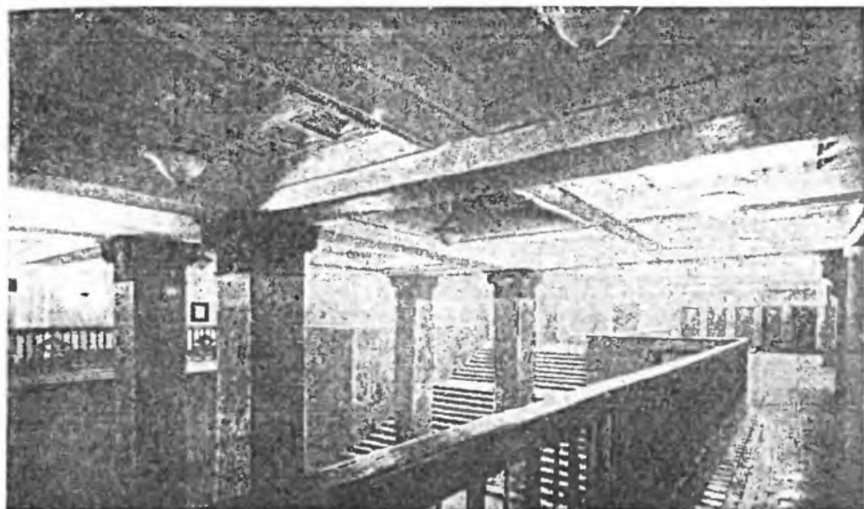
По концам станционного зала расположены два просторных аванзала, соединенных с платформой широкими лестницами; к этим аванзалам приводят подземные переходы от вестибюлей, а также два продольных балкона 5-метровой ширины, расположенных вдоль боковых станционных



13. «Комсомольская». Северный вестибюль.



14. «Комсомольская». Интерьер северного вестибюля.



15. «Комсомольская». Балкон и лестница станционного зала.



16. «Комсомольская». Станционный зал.

стен. Оба балкона соединены между собой поперечным мостиком, который с обеих сторон соединен с платформой лестничными маршами.

Эта система, значительно увеличивая площади для движения, способствует свободе маневрирования пассажиров.

Архитектурное оформление станции с аванзалами выполнено по проекту арх. Д. Н. Чечулина. Вдохновившись прекрасной комсомольской темой станции и учитывая ее исключительное транспортное значение, автор блеснул радостной и нарядной архитектурой. Два ряда квадратных колонн облицованы красивым розовато-желтым крымским мрамором «чоргунь» и завершаются бронзированными капителями, несущими эмблему «КИМ». Центральная продольная полоса потолка между колоннами обработана очень сдержанно и строго, контрастируя с нарядными круглыми бронзовыми вентиляционными решетками и люстрами. Боковые части потолка обработаны сложными сгруппированными кессонами, освещенными специальной арматурой. Очень удачно украшает зал рисунок балконных перил над спокойной гладью боковых стен, облицованных глазурованными плитками цвета слоновой кости.

Хорошо оформление обоих аванзалов; закругленные части стен северного аванзала облицованы двумя большими сюжетными панно из цветной майолики, выполненными по эскизам академика живописи Е. Е. Лансере на тему славного участия комсомола в стройке метро.

Макет этой станции, продемонстрированный в Советском павильоне Международной выставки в Париже в 1937 г., вызвал исключительный интерес к нашему метро, так резко контрастирующему с безобразными подземельями Парижа.

СТАНЦИЯ «КРАСНЫЕ ВОРОТА»

Следующая по трассе станция — первая из серии четырех станций глубокого заложения. От предыдущей станции она отстоит на 645 м и платформа ее заглублена на 32,8 м.

Архитекторы и инженеры Метропроекта сумели создать новый тип подземного сооружения — трехсводчатую трехзальную станцию

Центральный зал, связывающий в одно целое все платформенное пространство станции, создает чрезвычайно ценную распределительную площадь, торцы которой оснащены эскалаторами для подъема и спуска, а боковые стороны открыты проходами к вагонам и обратно. Этот зал, служа резервом в часы перегрузки станции, является естественным центром всей архитектурной ее композиции.

Академик архитектуры И. А. Фомин, создавший архитектуру станции «Красные Ворота», сумел найти исключительно лаконичное и выразительное решение. Великолепный красный уральский порфир, которым автор



17. «Красные Ворота». Центральный зал станции.



18. «Красные Ворота». Перронный зал станции.

мечтал облицевать эту станцию, к сожалению, невозможно было применить из-за его твердости. Пилоны станции были облицованы темно-красным крымским мрамором «шроша», а ниши между пилонами желтым крымским мрамором «бьюк-янкой». Пилоны облегчены полусферическими нишами и удачно обработаны простыми поясками из белого мрамора. Цоколи пилонов покрыты черным украинским лабрадором.

Свод центрального зала обработан шестигранными кессонами, а боковые своды разбиты на квадраты. Плиточный пол центрального зала разбит на чередующиеся квадраты красного и желтого цветов. Очень выразительно сделаны подходные арки к эскалаторам.

Вся прелесть архитектуры этой станции заключается в мастерски найденных пропорциях всех элементов, в том, что автор на классической основе сумел создать полноценный, благородный образец советской архитектуры.

Наземный и подземный вестибюли сооружены по проекту проф. Н. А. Ладовского. Свободно стоящий надземный павильон расположен на Красноворотской площади и решен в формах сложного уступчатого арочного портала, олицетворяющего характерные черты подземных конструкций. Планировка вестибюля очень проста и состоит из небольшого кассового зала и широкой лестницы. Панели стен, квадратные колонны вестибюля, облицованные «бьюк-янкоем», и узорчатый плиточный пол создают своеобразный образ преддверия станции метро. В таких же тонах решены подземный переход и предэскалаторный зал.

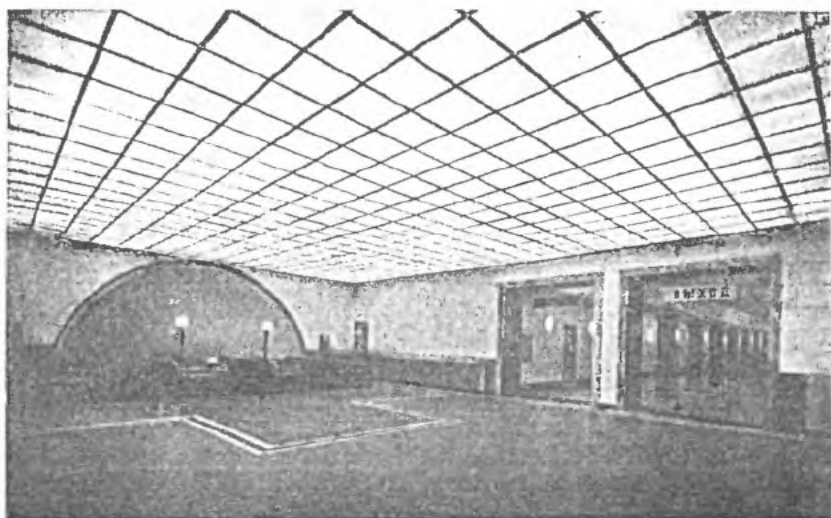
Второй ход на станцию остался временно, до реконструкции Красноворотской площади, неосуществленным.

СТАНЦИЯ «КИРОВСКАЯ»

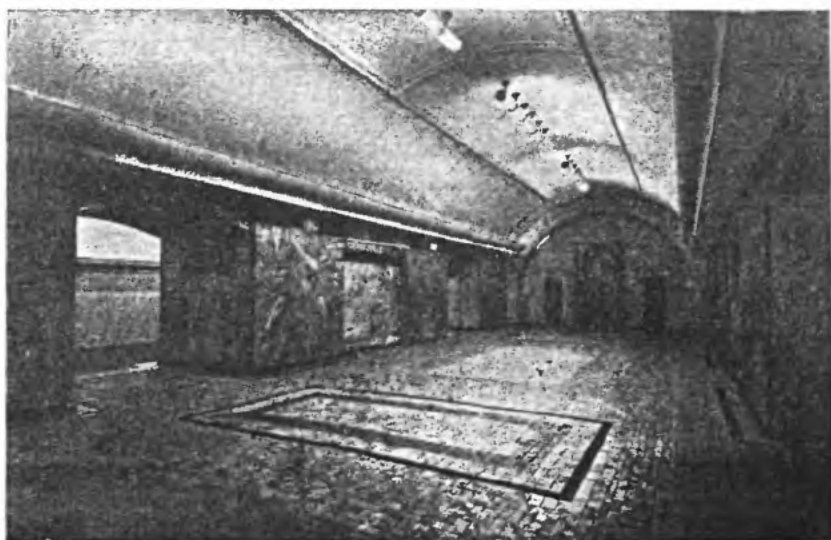
Архитектурный комплекс ст. «Кировская» (автор проф. Н. Я. Колли) состоит из наземного вестибюля, небольшого подземного перехода, подземного предэскалаторного зала и станционного зала, заглубленного на 35,2 м.

Наземный вестибюль представляет совершенно симметричную композицию с двумя четырехколонными портиками, обращенными на Кировскую ул. и на бульвар. Две стены павильона, обращенные к портикам, стеклянные, глухие же боковые стены обработаны небольшими круглыми окнами и нишами для барельефов (барельефы пока не осуществлены). Сооружение представляет ценную попытку создания архитектурного типа вестибюля метро. Тянутые пропорции круглых гранитных колонн впереди стеклянных стен создают ощущение легкости, подчеркиваемой тяжелым навесом.

Вестибюль состоит из двух трехмаршевых лестниц, ведущих к подземному переходу, разделенному продольной колоннадой на два русла для противоположных пассажиро-потоков.



19. «Кировская». Подземный аванзал.



20. «Кировская». Центральный зал.

Мотив круглых окон повторяется в этом переходе в виде вделанных в боковые стены иллюминаторов, являющихся источниками искусственного освещения перехода. Квадратные колонны облицованы голубовато-серым мрамором «уфалей», стены выстланы голубоватым марблитом, белый плиточный пол оживлен красным узором.

Характерной особенностью, предэскалаторного зала является световой потолок, сконструированный в виде застекленной решетчатой металлической конструкции. Этим приемом автору удается преодолеть ощущение недостаточной высоты зала и подземности его расположения.

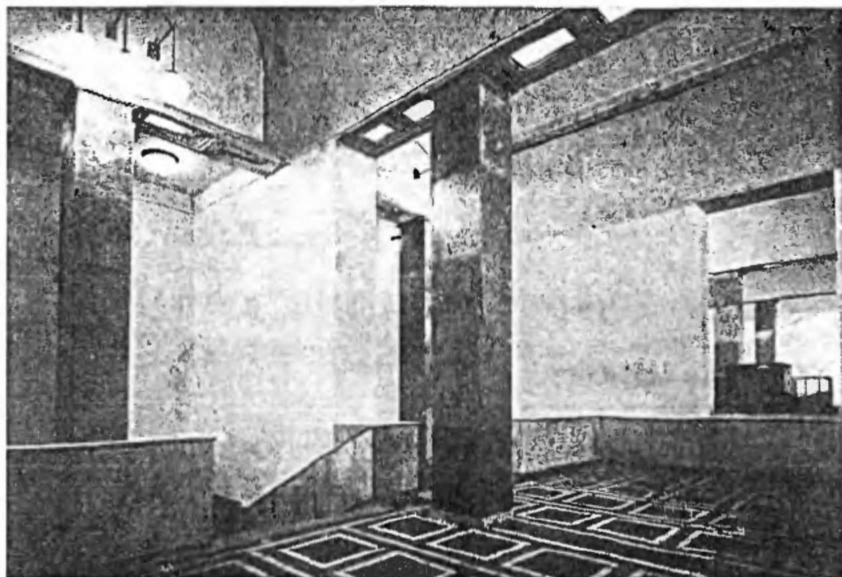
Простым и тонким архитектурным рисунком, своеобразной цветовой гаммой в этой станции преодолено ощущение подземности и тяжести.

СТАНЦИЯ «ДЗЕРЖИНСКАЯ»

В этой станции, как и «Кировской», из-за невероятно тяжелых грунтовых условий также пришлось ограничиться небольшим распределительным залом между перронными тоннелями, причем габариты этих тоннелей пришлось сократить. Станция отстоит от «Кировской» на 1007 м и заглублена на 30,8 м.



21. «Дзержинская». Вестибюль.



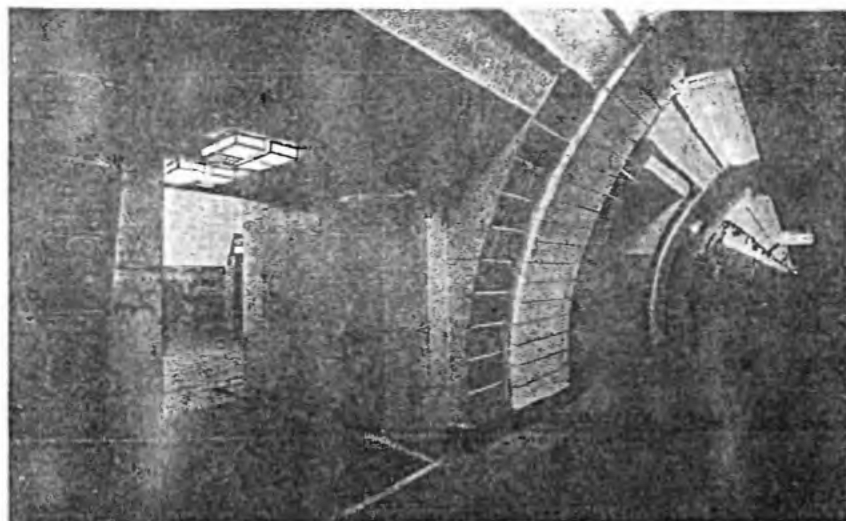
22. «Дзержинская». Интерьер вестибюля.

Автору проекта проф. Н. А. Ладовскому досталась очень трудная задача, особенно в условиях криволинейности очертаний перронных тоннелей при тесных габаритах. Выход был найден введением ритмического членения свода подпружными арками. Нижние части сводов, примыкающие к перронам, облицованы светлосерым «шабровским» мрамором, по бокам сводов устроены подпружные арки, наподобие плоских рустованных пилястров из более темного и узорчатого «уфалейского» мрамора, с белыми мраморными капителями. Для оптического расширения пространственного впечатления автор создает световой акцент на платформе, оставляя затемненным путевое пространство тоннеля. При этом очень интересен прием включения светильников в архитектуру в виде модильонов, обогащающих карнизы.

Та же серебристо-серая гамма выдержана и в оформлении распределительного зала. С большой сдержанностью разработан геометрический рисунок плиточного пола подземного вестибюля, примыкающего к верхним ступеням эскалаторов. Потолок этого зала интересно решен в виде окруженной пунктиром световых плафонов, сильно профилированной рамы, замыкающей композицию, составленную из световых кессонов.

Менее удачна облицовка стен как по выбору облицовочного материала, так и по самой системе облицовки.

Приятное впечатление производит подземный переход между этим залом и наземным вестибюлем: разделенные тонкими вертикальными полосами черного марблита, панели стен, облицованные палевыми глазурованными плитками, как бы сокращают протяженность перехода.

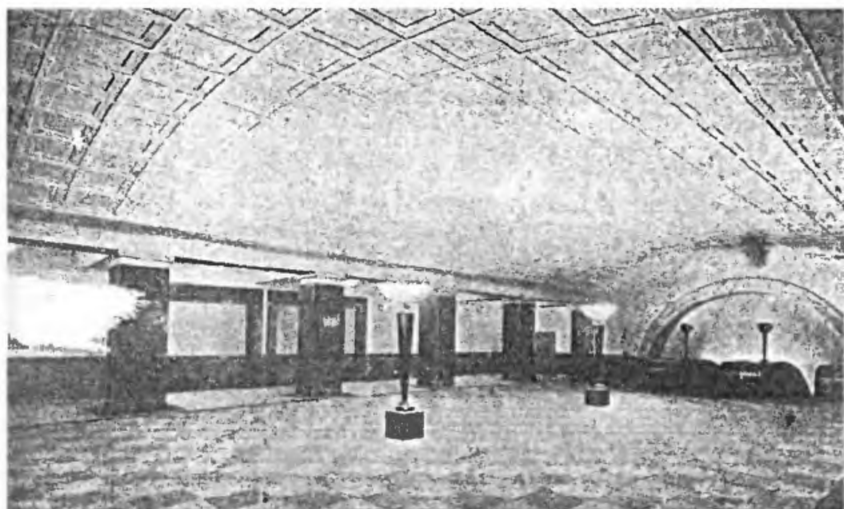


23. «Дзержинская». Перронный зал.

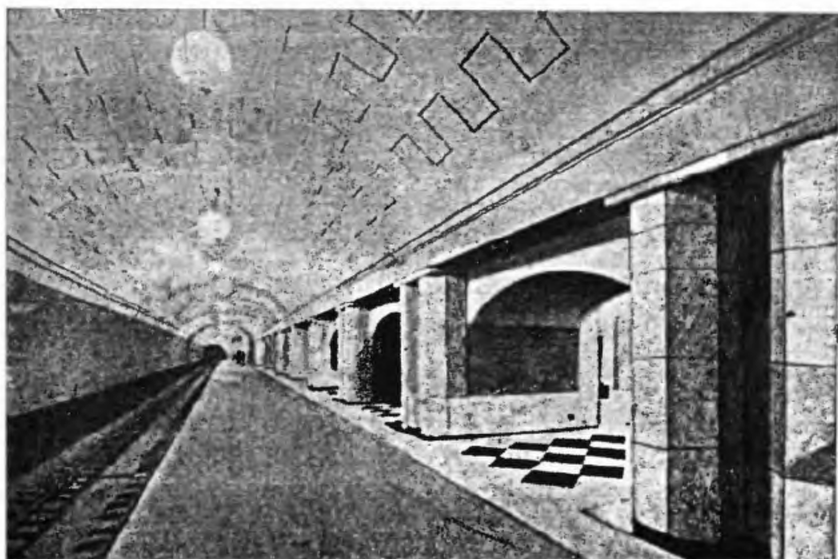
Постройка наземного вестибюля в доме на углу ул. 25 Октября повлекла за собою реконструкцию всего фасада этого дома, выходящего на пл. Дзержинского. Архитекторы Д. Ф. Фридман и И. И. Ловейко придали фасаду старого дома совершенно новое выражение и выявили характерные черты входа в метро.

СТАНЦИЯ «ОХОТНЫЙ РЯД»

В 767 м от ст. «Дзержинская» расположена ст. «Охотный ряд». Она обслуживает одновременно свердловский и охотнорядский узлы, имеющие исключительное значение в транспортной проблеме нашей столицы. Поэтому понадобилось сооружение эскалаторных ходов сразу в



24. «Охотный ряд». Станционный аванзал.



25. «Охотный ряд». Перронный зал станции.

обоих концах станции и двух вестибюлей: южного — в здании гостиницы «Москва» и северного — в здании на углу пл. Свердлова и Пушкинской улицы.

Для обслуживания охотнорядского района в угловой части первого этажа здания гостиницы «Москва» размещен южный вестибюль станции в виде небольшого кассового зала, в котором берут начало две лестницы для изолированного друг от друга спуска и подъема пассажиров. Два направления сохраняются и в переходах, соединяющих вестибюль с эскалаторным залом.

Такая же организация движения пассажиров создана и в другом (северном) вестибюле, встроенном в существующий дом между Пушкинской улицей и пл. Свердлова. Но значительно бо́льшая площадь этого вестибюля дала возможность создать лучшую развязку пассажиро-потоков, с полной изоляцией их друг от друга и разгрузкой выходных потоков по двум направлениям: в сторону Пушкинской ул. и на пл. Свердлова.

Архитектура ст. «Охотный ряд» (арх. Ю. А. Ревковский, художники Н. Г. Боров и Г. С. Замский) решена в светлых тонах и создает легкое, радостное впечатление. Торцы пилонов, обработанных в виде сдвоенных многогранных колонн, облицованы белым итальянским мрамором.

Свод центрального зала обработан квадратными кессонами, своды перронных зал прочерчены продольными линиями упрощенных меандров.

В освещении центрального зала авторы применили торшерный прием, блестяще себя оправдавший. Световые чаши изготовлены из молочного стекла, и этим устранен основной дефект отраженного освещения, не способствующего игре бликов на полированных поверхностях. Перронные залы освещены молочными шарами.

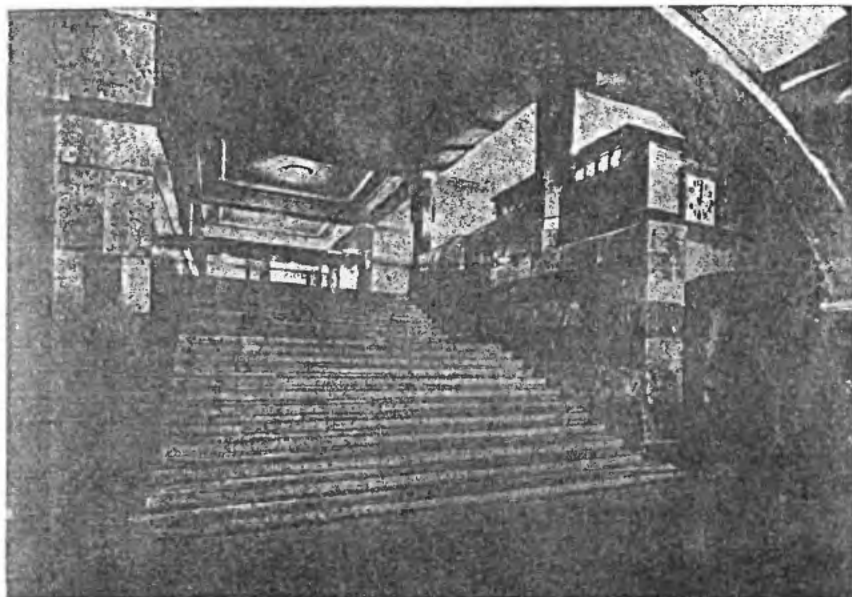
Очень удачное дополнение к архитектуре станционного зала создают два подземных зала, примыкающих к верхним ступеням эскалаторов по обоим концам станции. Залы эти перекрыты плоскими кессонированными сводами, опирающимися на две продольные колоннады. Темнокоричневый тон облицовки квадратных колонн (крымский мрамор «садахло») на желтом фоне боковых стен создает такую цветовую гамму, которая наиболее выгодно оттеняет белизну станционного зала.

СТАНЦИЯ «БИБЛИОТЕКА ЛЕНИНА»

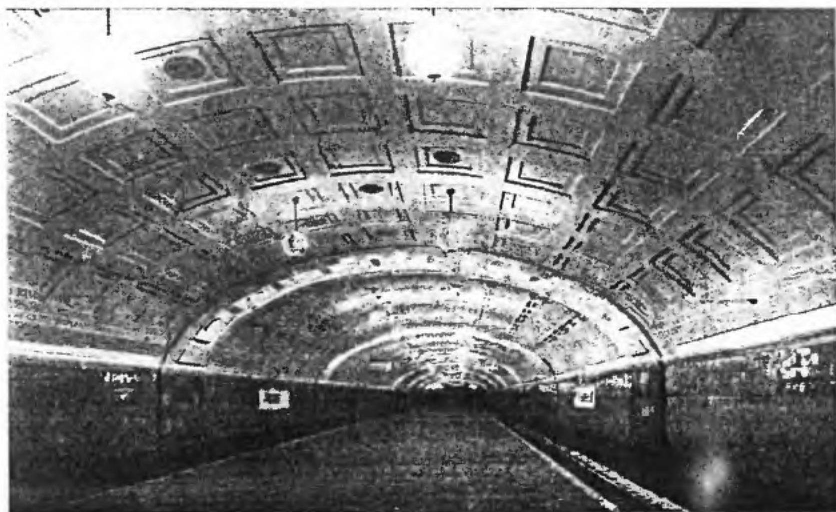
Станция «Библиотека Ленина» заложена на глубине 8,3 м.

Основные очертания станционного зала получились в виде эллиптического свода, перекрывающего все станционное пространство и опирающегося на боковые стены.

Арх. А. И. Гонцкевич сумел создать радостную композицию зала, расчленив свод кессонированными арками на отрезки, отвечающие



26. «Библиотека Ленина». Лестница станционного зала.



27. «Библиотека Ленина». Станционный зал.

длине вагона, и обогатив междуарочные поверхности свода квадратными кессонами хороших пропорций. Карнизы и стены раскрепованы в ответ аркам, устои под арками слегка наклонены, наподобие контрфорсов, и облицованы желтой «кадыковкой», стенные же плоскости между этими устоями одеты в тон глазурованными плитками.

По проекту намечалось осветить зал торшерами, композиционно связанными с диванами, занимавшими среднюю продольную линию платформы: торшеры должны были бросать свет на поля свода, между арками, а арки получали бы дополнительное световое освещение в виде связанных с кессонами световых плафонов. Однако торшеры пришлось заменить двумя продольными рядами молочных шаров, подвешенных к своду. Неоспоримые пространственные качества, простота и какая-то безыскусственность и непосредственность архитектурной трактовки придают этой станции известное своеобразие.

Вестибюль станции представляет собой небольшой павильон, расположенный между обоими зданиями (старым и новым) Библиотеки им. Ленина. Соседство таких монументальных зданий исключало какое бы то ни было стремление к монументальной трактовке вестибюля, и поэтому он решен авторами (архитекторы С. М. Кравец и А. И. Соколов) в виде застекленного рефюжа [1]. Впечатление легкости этого сооружения несколько разбивает грубо выполненный входной портал.

Оформление интерьера (арх. В. П. Костенко) подчеркивает значение потолка как навеса, сосредоточивая на нем световой акцент. Мраморные пилястры (желтая «кадыковка») в сочетании с цветной штукатуркой стен и потолка дают то же впечатление легкости, которое характерно для всего комплекса в целом.

СТАНЦИЯ «ДВОРЕЦ СОВЕТОВ»

Значение ст. «Дворец Советов» [2] еще трудно полностью охватить. Станция эта предназначается для обслуживания в будущем посетителей Дворца Советов, и поэтому ее островная платформа получила 15-метровую ширину, т. е. в $1\frac{1}{2}$ раза большую, нежели наибольшие платформы остальных станций мелкого заложения.

Огромные размеры станционного зала потребовали и увеличенных высотных габаритов, что было решено в виде устройства безбалочного грибовидного перекрытия станционного зала.

Оформление станционного зала (архитекторы А. Н. Душкин и Я. Г. Лихтенберг) вносит новое слово в архитектуру метро, органически разрешая

---

[1] Навес для пассажиров городского транспорта.

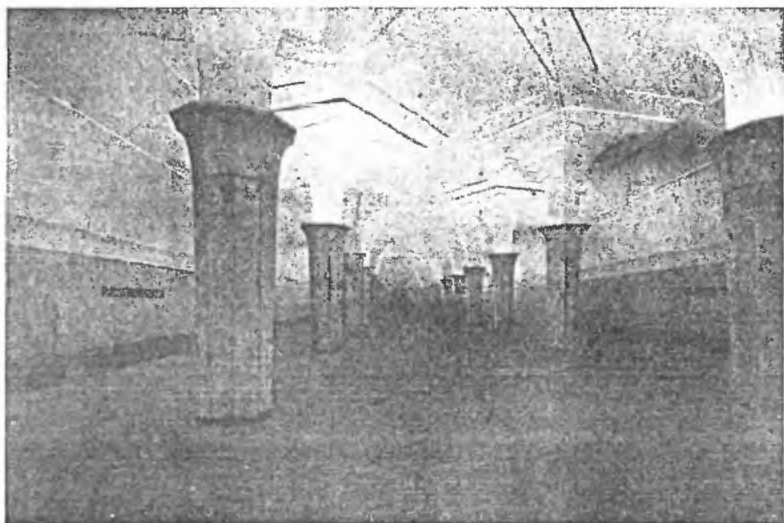
[2] Расстояние от ст. «Библиотека Ленина» — 771 м, заглубление — 8,4 м.



28. «Дворец Советов». Вестибюль.

основную проблему — освещение, которое здесь явилось неразрывной частью архитектурного построения. Грибовидное окончание колонн использовано как декоративная форма, вытекающая из облицованной белым мрамором («коелга») их нижней части. Расширяющиеся кверху колонны заканчиваются раструбами, в которых спрятано освещение. Таким образом, колонны представляют собой своеобразные светильники: они превращены здесь в торшеры, бросающие свет на плоскую плиту потолка, который и является основной отражающей поверхностью, насыщающей зал равномерным мягким светом. Выступающие из раструбов этих десятигранных торшеров конструктивные продолжения колонн плавно растекаются по потолку в виде пятиконечных звезд. Интенсивно освещенные у основания, они создают впечатление световых фонтанов, оживляющих и усиливающих общее освещение зала. Светлосерые плиточные боковые стены замыкают «жемчужный» колорит зала.

В обоих концах станции расположены просторные, 8-метровой ширины, лестницы, ведущие из платформенного зала в аванзалы, один из которых соединен подземным переходом с наземным вестибюлем, соору-



29. «Дворец Советов». Станционный зал.



30. «Дворец Советов». Лестница станционного зала.

женным в том месте, где Гоголевский бульвар вливается в будущую пл. Дворца Советов.

Наземный вестибюль (арх. С. М. Кравец) представляет собой подковообразный в плане портал, обозначающий проход на бульвар. Устои портала, содержащие лестницы для сообщения со станцией, перекрыты небольшим, легким, ажурным сводом с прозрачными квадратными кессонами. Архитектуре павильона, расположенного на бульваре, придан садово-парковый характер.

СТАНЦИЯ «ПАРК КУЛЬТУРЫ ИМ. ГОРЬКОГО»

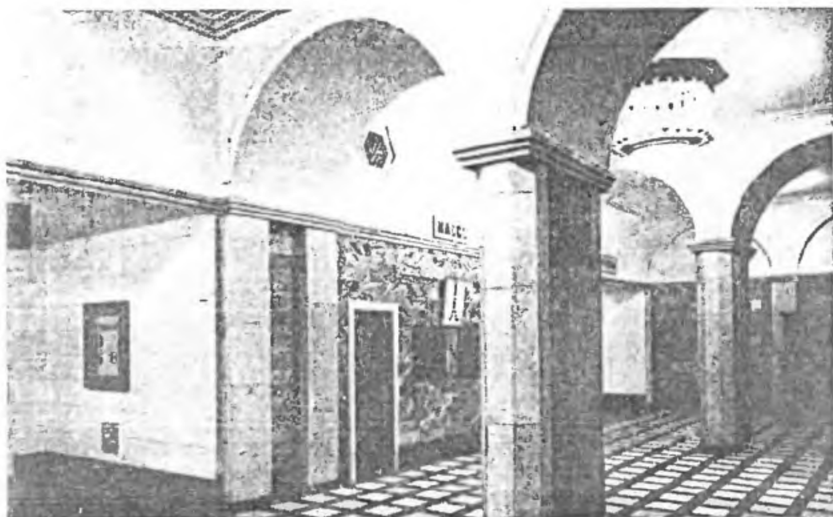


31. «Парк культуры». Южный вестибюль.

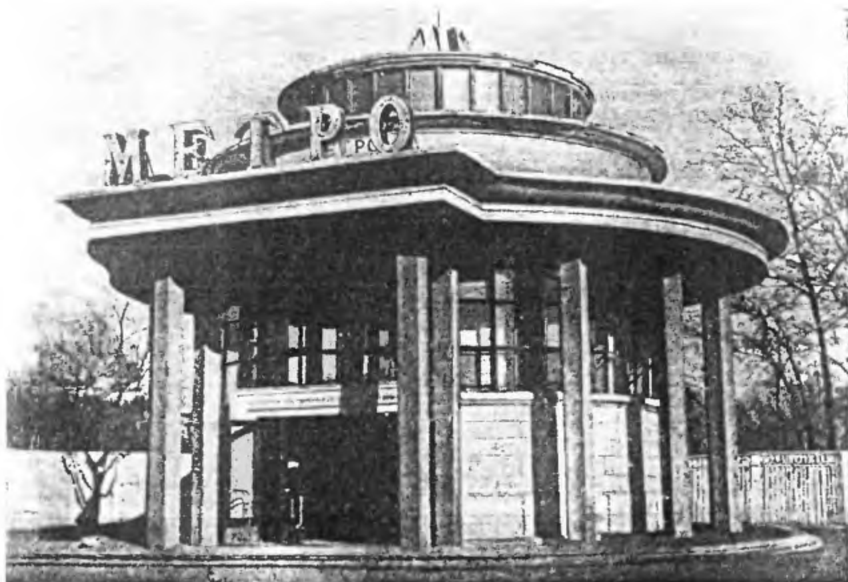
Последняя станция фрунзенского радиуса — ст. «Парк Культуры»[1]. Она расположена под Крымской площадью и сообщается с последней двумя вестибюлями на углах ул. Чудовской и Метростроевской, по красным линиям реконструкции площади.

Первый вестибюль построен по проекту архитекторов Г. Т. Крутикова и В. С. Попова в виде прямоугольного павильона с четырехко-

[1] Расстояние от ст. «Дворец Советов» равно 1 281 м, заглубление —8,7м.



32. «Парк культуры». Кассовый вестибюль.



33. «Парк культуры». Северный вестибюль.



34. «Парк культуры». Станционный зал.

лонным портиком. Квадратные колонны облицованы полированным красным гранитом, а боковые стены раскрыты большими окнами, разделенными пилястрами. Всю ширину павильона занимает лестница, служащая для обоих направлений движения.

Лестница вестибюля разветвляется внизу на два марша, организующих в дальнейшем предусмотренные схемой станции раздельные пути для противоположных направлений. Кассовый зал, расположенный в подземном этаже павильона, наряден и удобен, облицован он серым «уфалеем» и белым марблитом.

Второй вестибюль (проф. Н. Я. Колли, арх. С. Г. Андриевский) представляет собой круглый павильон, окруженный колоннадой. Ощущение легкости выражено в интерьере павильона, освещаемом световым фризом по периметру и стеклянным барабаном в верхней его части. Лестница разветвляется на два русла, отвечающих схеме другого конца станционного зала. Многогранные колонны, лестничные барьеры и другие детали облицованы черным марблитом.

Архитектура станционного зала осуществлена по проекту архитекторов К. Г. Крутикова и В. С. Попова. Сочный свежий рисунок двух рядов квадратных колонн, облицованных желтой крымской «кадыковкой», вместе с богатым рисунком центрального ряда люстр, подвешенных к скромно профилированному потолку, создают декоративный акцент в верхней зоне зала.

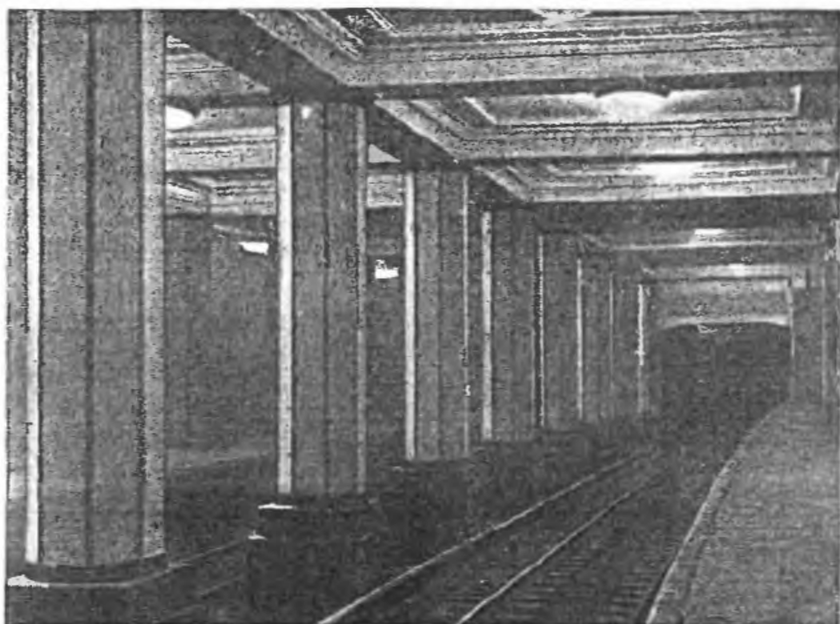
АРБАТСКИЙ РАДИУС

В программу строительства 1-й очереди, кроме кировско-фрунзенского диаметра, вошла также часть арбатского радиуса — от центра до Смоленской площади. Временно, до сооружения 2-й очереди, поезда Сокольники—Парк культуры чередовались с поездами Сокольники—Смоленская; при этом разветвление их было устроено под Манежной площадью. С окончанием арбатско-покровского диаметра движение поездов по этим линиям стало раздельным.

Осуществленная часть арбатского радиуса 1-й очереди метро состоит из трех станций: «Ул. Коминтерна», «Арбатская» и «Смоленская».

СТАНЦИЯ «УЛ. КОМИНТЕРНА»

В отличие от всех станций (как осуществленных, так и запроектированных) ст. «Ул. Коминтерна» (глубина 7,40 м) построена с боковыми платформами. Это произошло потому, что при трассировке разворота от ст. «Охотный ряд» кировского радиуса на арбатский нельзя было применить



35. «Улица Коминтерна». Станционный зал.

иное решение. При этом недооценили роль этой станции как пересадочной, что привело к сооружению недостаточно полноценных путей для пассажиров (в ближайшее время этот пересадочный узел будет реконструирован).

Архитектурное оформление сделано по проекту арх. А. И. Гонцкевича. Стремясь зрительно «притушить» пути, проложенные в центре платформенного зала, архитектор покрывает мрамором лишь колонны и панели боковых стен станции. Центральный ряд колонн, приходящийся между путями, оштукатурен под серый кованый гранит. Все колонны станции восьмигранные, панели боковых частей облицованы крымским «бьюкянкоем», над панелями и в нишах — белый марблит. Профилировка потолка отвечает системе колонн; вся архитектура хорошо увязана с конструктивным решением станции.

Для входа, выхода и сообщения со ст. «Библиотека Ленина» построен временный вестибюль (архитекторы П. П. Файдыш, С. П. Лавров) у подножия нового здания Библиотеки им. Ленина. В настоящее время уже разрешен вопрос о его сносе и замене вестибюлем, встроенным в один из корпусов библиотечного здания на ул. Коминтерна.

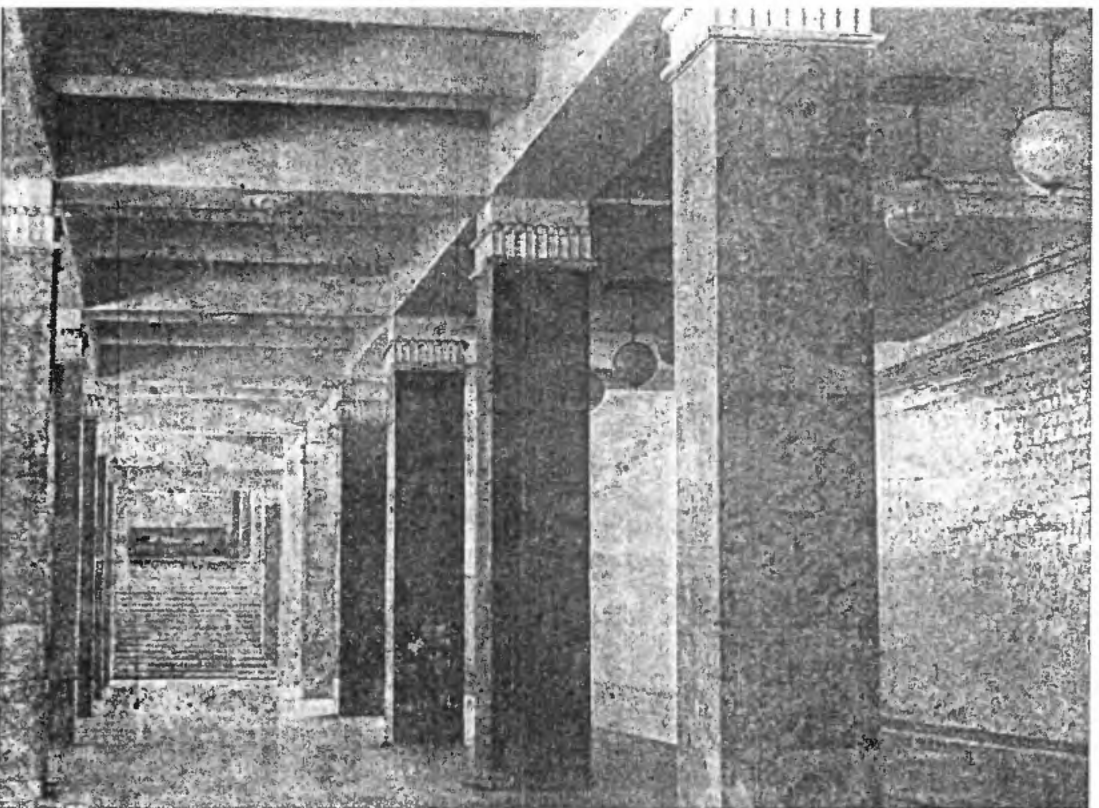


36. «Арбатская». Вестибюль.

СТАНЦИЯ «АРБАТСКАЯ»

Вслед за ст. «Ул. Коминтерна», на расстоянии от нее в 511 м и на глубине 7,25 м, под Арбатской площадью построена одноименная станция. Пятиугольный рисунок плана наземного вестибюля требовал большого мастерства. Оперев концы вогнутых сторон пятиугольника на свободно стоящие квадратные колонны, облицованные красным полированным гранитом, автор перекрывает внутреннее пространство куполом. Этот купол снаружи окружен двумя ступенями и выше переходит в глухой барабан, который должен был явиться подножием скульптурной группы, выражающей неразрывную связь рабочего с красноармейцем. Скульптурная часть павильона пока, к сожалению, не осуществлена, и это сильно вредит цельности восприятия всего сооружения в целом.

Очень своеобразно решен спуск внутри вестибюля: полукольцо концентрических ступеней превращает пол вестибюля в промежуточную площадку, с которой начинаются прямые широкие марши в белых мрамор-



37. «Арбатская». Станционный зал.

ных стенах. Эта лестница приводит в прямоугольный подземный кассовый зал, через который по одному из мостиков пассажиры спускаются на станционную платформу. Второй станционный мостик предназначен для сообщения с другим вестибюлем.

Архитектура станции осуществлена по проекту арх. Л. С. Теплицкого. Два ряда квадратных колонн облицованы желтым крымским мрамором «бьюк-янкой» и увенчаны капителями, являющимися переработкой образцов античной Греции. Тем же мрамором покрыты стены переходных мостиков и ряд других деталей. С цветовыми особенностями этого мрамора очень хорошо увязан колорит боковых стен, облицованных квадратными глазурованными плитками. Зал освещается люстрами, придающими нарядность центральной части станции; перронные части зала освещены молочными шарами, подвешенными к профилированному потолку.

СТАНЦИЯ «СМОЛЕНСКАЯ»

Принцип организации ст. «Смоленская» повторяет ст. «Арбатская»: те же два поперечных мостика распределяют пассажиров равномерно по платформе при помощи четырех лестниц.

Вестибюль (арх. С. Г. Андриевский), расположенный между Большим и Малым Николо-Щеповским переулками, представляет собой прямоугольный стеклянный павильон, облицованный кованым розовым гранитом. Входные двери расположены в двух его фасадах. Квадратные колонны и стены вестибюля облицованы светлосерым «шабровским» мрамором, а барьеры лестниц — белым мрамором «коелга», обрамленным темнокрасной «шрошей». Другой вестибюль был сооружен на самой площади, ближе к Арбату, но реконструкция Садового кольца потребовала его сноса. Вместо него будет сооружен вестибюль напротив существующего.

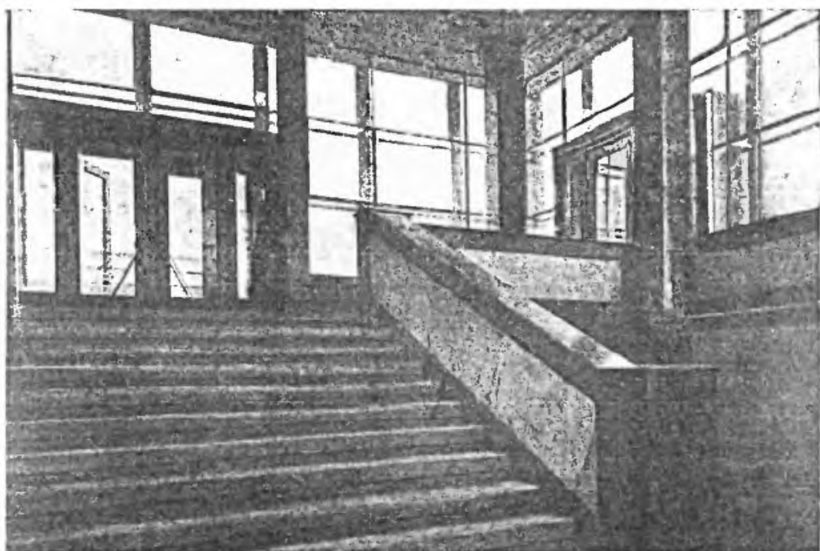
Архитектура станционного зала (архитекторы С. Г. Андриевский и Г. И. Макарычев) полна простоты и свежести. Два ряда квадратных колонн, облицованных «шабровским» мрамором, создают нежно-серую, слегка искрящуюся, спокойную и торжественную гамму. Колонны хорошо выделяются на фоне матовой белизны боковых стен, облицованных шестигранными фарфоровыми плитками. Цветовой акцент здесь дан переходными мостиками, колонны которых облицованы желтой «кадыковкой».

Колонны завершаются простыми черными абаками [1], на которых покоятся пересечения профилированных балок. Прямоугольные плиты между этими балками имеют в центре световые плафоны между колоннами и горизонтальные цилиндрические светильники над перронными частями зала. Мраморные перила лестниц оживлены блеском никелированных поручней.

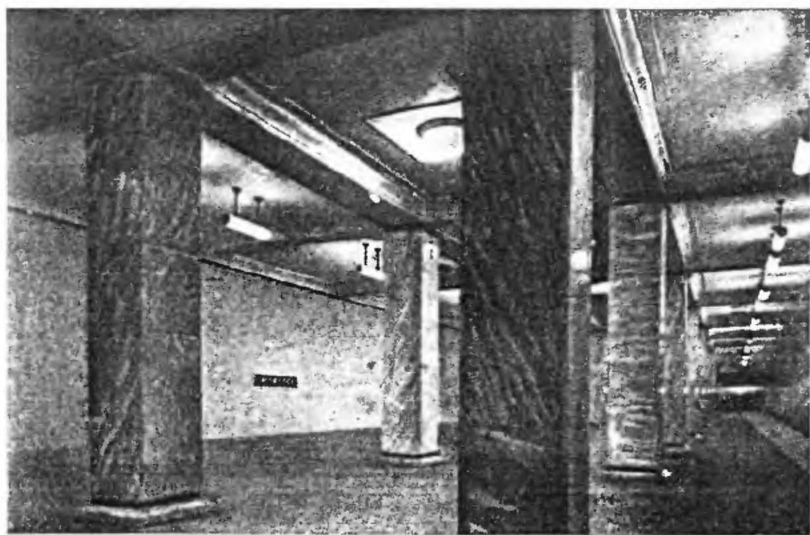
Этой, тринадцатой по счету, станцией завершается цикл станционных сооружений, осуществленных строительством 1-й очереди метро.

---

[1] Плита, являющаяся верхней частью капители



38. «Смоленская». Интерьер вестибюля.



39. «Смоленская». Станционный зал.

МЕТРО ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ

ВТОРАЯ очередь метро, включающая в себя 14,9 км двойного пути, состоит из трех частей: продления арбатского радиуса—1,7 км, покровского радиуса — 3,5 км и горьковского радиуса — 9,7 км;

На арбатском радиусе, сданном в эксплоатацию уже в марте 1937 г., были построены метро-мост и ст. «Киевская»; на законченном в марте 1938 г. покровском радиусе (являющемся продолжением арбатского и составляющем с ним один диаметр) — две станции: «Площадь Революции» и «Курская»; на горьковском, сданном в эксплоатацию в сентябре 1938 г., шесть станций: «Площадь Свердлова», «Маяковская», «Белорусская», «Динамо», «Аэропорт», и «Сокол».

Строительство 2-й очереди метро осуществлялось в период, ознаменованный постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) о генеральном плане сталинской реконструкции Москвы.

Если достижения первой сталинской пятилетки создали материально-техническую базу для успешного осуществления метро 1-й очереди, то успехи второй пятилетки, общий культурно-хозяйственный подъем нашей цветущей родины подняли уровень строительства метро 2-й очереди до высот самой передовой мировой техники. Для иллюстрации этого достаточно привести несколько фактов и цифр.

На строительстве метро 2-й очереди работало 42 советских щита[1] (на 1-й очереди работали только 1 английский и 1 советский щиты); 79% трассы одето в чугунные тюбинги, на которые ушло 235 000 т металла (на 1-й очереди чугунных тюбингов еще не было, были лишь бетонные). Рост механизации, которую с исключительной энергией и настойчивостью насаждал на строительстве незабвенный нарком тяжелой промышленности, тов. Серго Орджоникидзе, дал возможность осуществить строительство с 39-тысячным коллективом рабочих, тогда как меньшую по объему строительную программу 1-й очереди выполняли 68 тыс. рабочих; производительность труда выросла на 45%, а стоимость 1 км пути удешевилась на 29% против 1-й очереди. На метро 2-й очереди уложено 32 000 м² полированного мрамора, установлено 1600 пог. м эскалаторов.

Обрисованная в кратких чертах картина технического прогресса строительства метро является одним из показателей того бурного расцве-

[1] Сложная машина, подземный комбайн, механизирующий почти все процессы проходки тоннелей.

та, который переживает наша страна в счастливую сталинскую эпоху. Другим показателем этого небывалого в истории человечества всестороннего расцвета нашей страны является ее культурный рост, который, как в зеркале, отражается в достижениях архитектуры метро.

Огромный опыт строительства 1-й очереди создал архитектуре метро новые позиции, с которых архитекторы, руководствуясь высокими сталинскими идеями, повели более углубленную, идейно насыщенную работу и вписали новую славную страницу в историю молодой, полной жизненных сил, советской архитектуры.

ПРОДЛЕНИЕ АРБАТСКОГО РАДИУСА

СТАНЦИЯ «КИЕВСКАЯ»

Со ст. «Смоленская» поезд по рампе выходит из тоннеля на эстакаду (длиною 170 м), затем пересекает Москва-реку однопролетным арочным мостом (пролет 150,4 м) и спускается по другой эстакаде (длиною 240 м) к рампе снова в тоннель.

Архитектурная обработка рамп, эстакад и моста осуществлена по проекту архитекторов К. Н. и Ю. Н. Яковлевых, причем основное декоративное оформление моста — четыре скульптурные группы — пока не осуществлено.

Ст. «Киевская» заложена на глубине 8,7 м и отстоит от ст. «Смоленская» на 1346 м.

Станционный зал по своей конструкции повторяет простейшую схему станции мелкого заложения с плоским перекрытием, опирающимся на два ряда колонн, и лестницами по обоим торцам платформы.

Арх. Д. Н. Чечулин создал радостный, по-южному яркий и цветистый образ станции метро. Потолок, сплошь насыщенный светом, представляет собой плиту, состоящую из множества небольших белых куполов, трактованных как отражатели для подвешенных к их центрам светильников. Многогранные колонны, значительно более стройных пропорций, нежели станционные колонны 1-й очереди, облицованы двумя неравными частями: нижняя, меньшая часть покрыта темнокрасным мрамором «шроша», верхняя, большая—красивым ониксом, причем бурный рисунок нижних плит постепенно замирает по мере приближения к капителям из белого (с подцветкой) глазурованного фарфора. Очень удачен пол, центральная междуколонная часть которого представляет собой украинский ковер, набранный из цветных кусков различных сортов мрамора. Этот прием использования отходов мрамора для изготовления искусственных плит мраморной мозаики, примененный здесь впервые, получил большое распространение в отделочных работах метро 2-й очереди. Значение пола

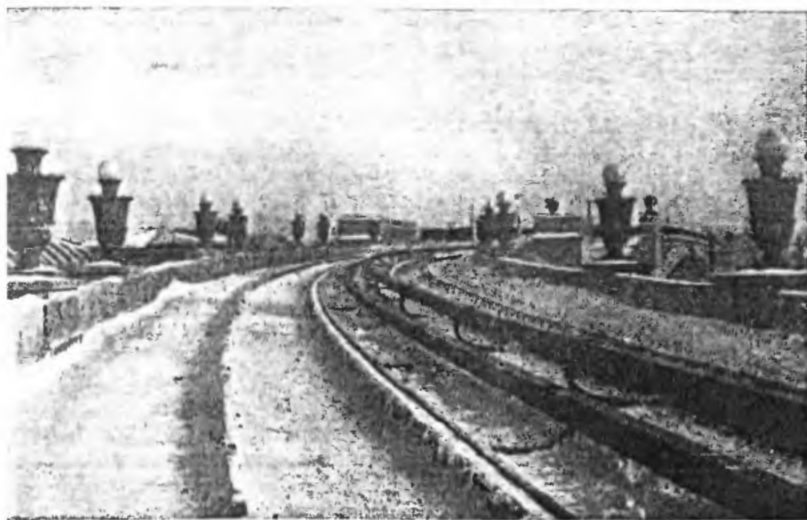
в архитектуре интерьера особенно велико для станционных зал метро, так как при спуске прежде всего виден пол, и часто спешащему пассажиру удается лучше всего рассмотреть только эту деталь.

В облицовке боковых стен станционного зала впервые применены штампованные рельефные глазурованные плитки, золотисто-желтый цвет этих стен замыкает радостный, солнечный колорит станционного зала.

Лестницы, расположенные в торцах зала, соединяют его с двумя аванзалами, одинаковыми по архитектуре и лишь несколько различными по высоте. В архитектуре этих зал автор еще сильнее акцентирует многокрасочность, как элемент декоративной связи с Украиной.

Своеобразно и красочно решены «грибы» безбалочного перекрытия, трактованные в виде капителей колонн и обогащенные узорными цветными вставками из глазурованного фарфора. Рельеф потолка, с плоским, профилированным и освещенным куполом в центре, ковровый рисунок мраморного мозаичного пола, мраморные диваны, узорчатые барьеры и прочие архитектурные детали — красноречиво говорят о степени мастерства как архитектора так и коллектива отделочников.

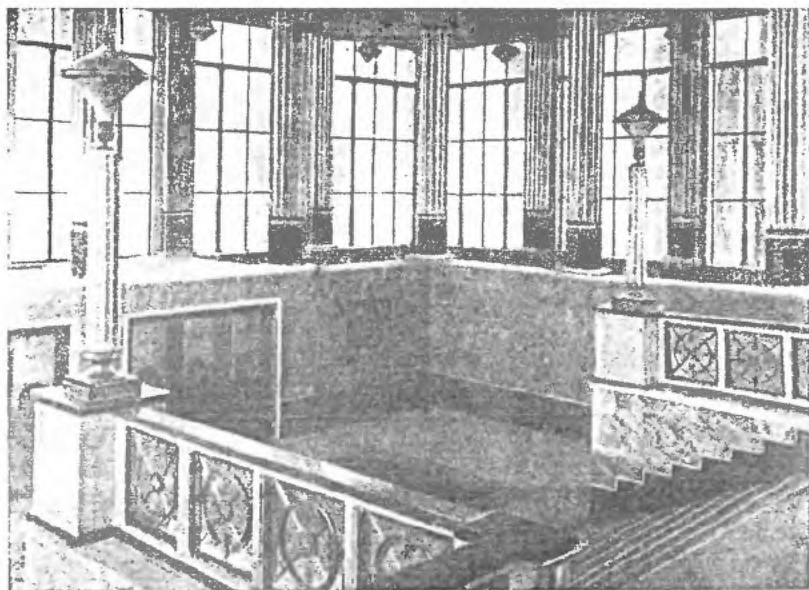
Станционные аванзалы сообщаются с двумя вестибюлями, из которых один построен, как часть будущего здания большого универмага; другой вестибюль является частью строящегося нового здания пригородного вокзала.



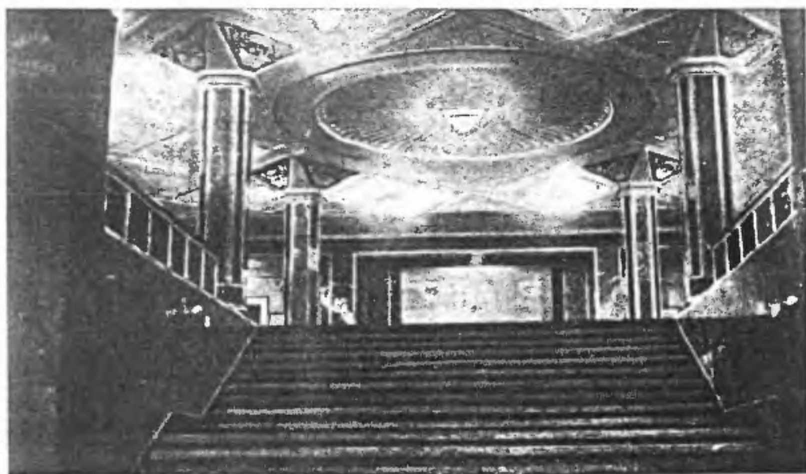
40. «Мост метро». Эстакада.



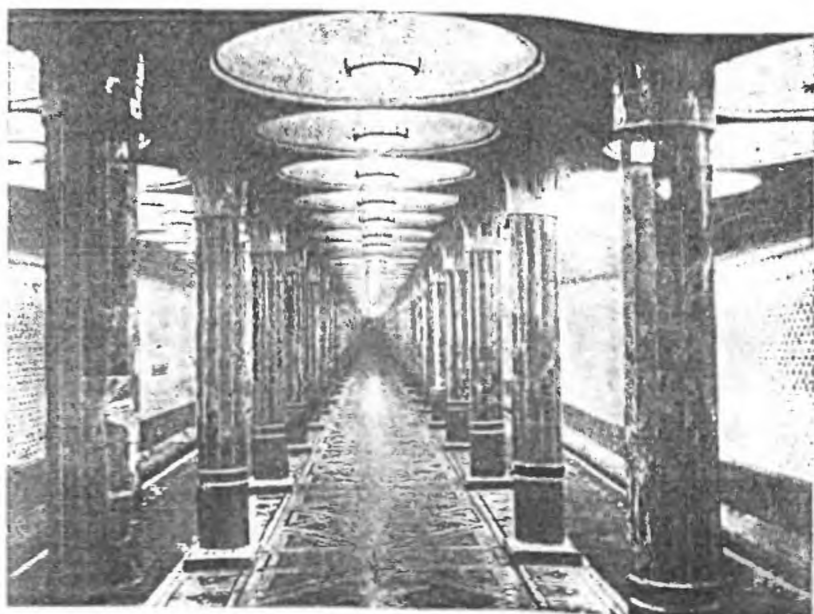
41. «Мост метро».



42. «Киевская». Интерьер вестибюля.



43. «Киевская». Лестница станционного зала.



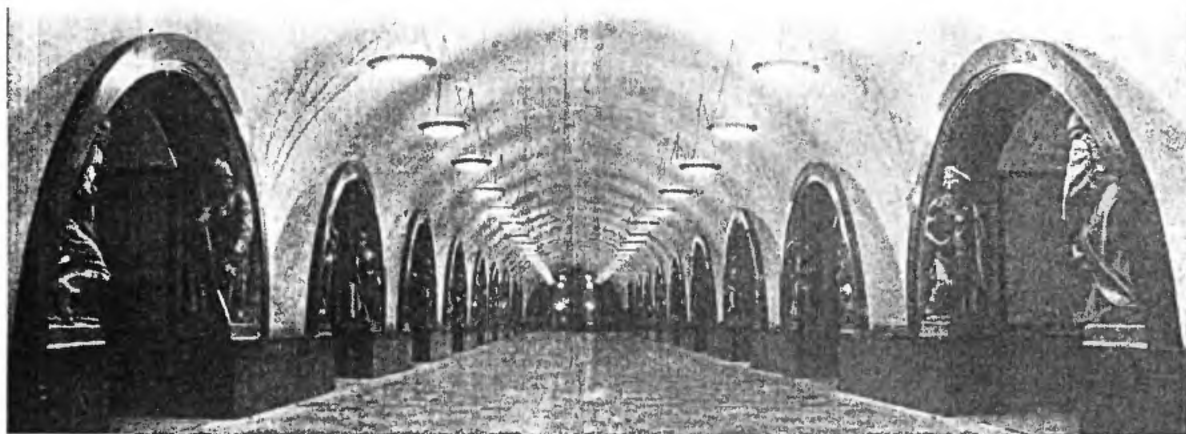
44. «Киевская». Станционный зал.

ПОКРОВСКИЙ РАДИУС

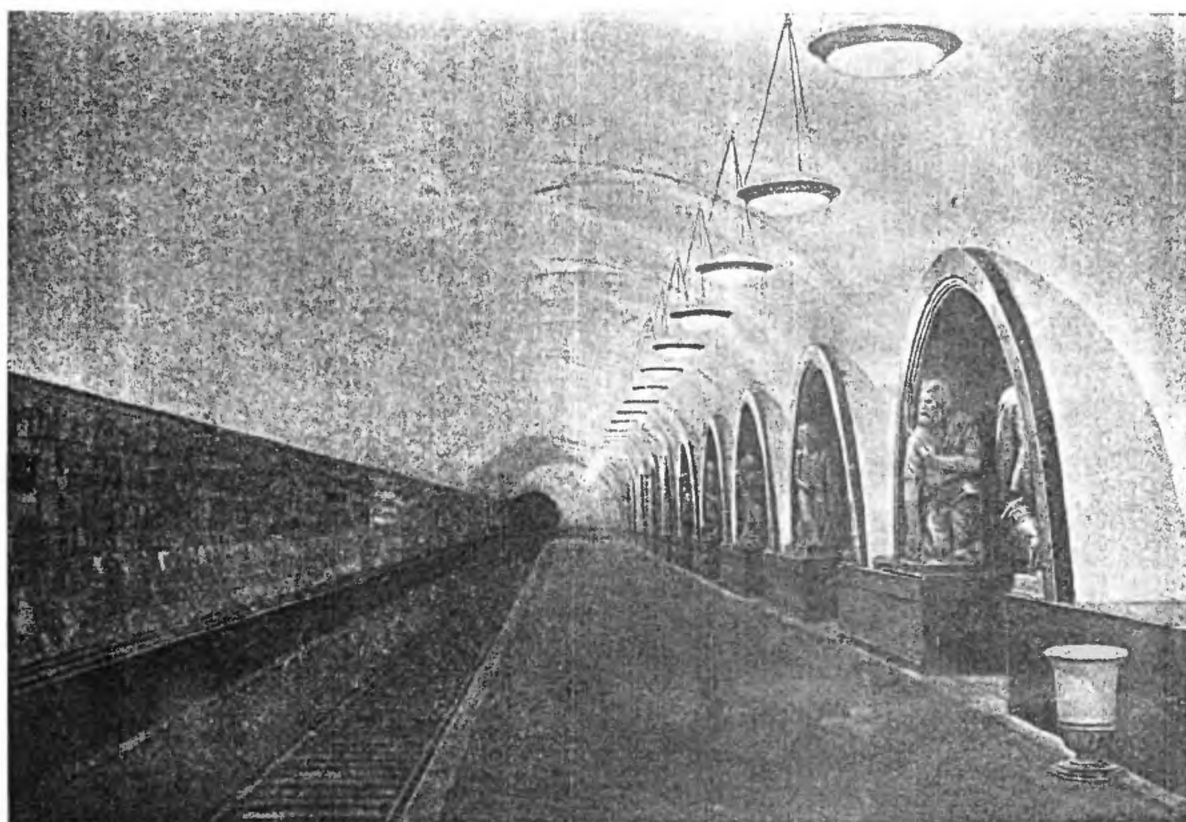
СТАНЦИЯ «ПЛОЩАДЬ РЕВОЛЮЦИИ»

Станция «Площадь Революции» (глубина 33,55 м) является первой станцией покровского радиуса, который. в свою очередь. служит продолжением арбатского радиуса.

Автор этой станции А. Н. Душкин. стремясь отобразить революционный пафос исторических этапов победы социализма в нашей стране, оснастил архитектуру этой станции богатейшими пластическими и изобразительными средствами скульптуры. Проемы между пилонами, разграничивающими собой три станционных зала, автор трактует, как арки, углы которых заполнены скульптурой. Арки и скульптуры покоятся на общем цоколе из черного мрамора «давалу», архивольты арок облицованы темнокрасной «шрошей», а гладкие поверхности сводов слегка оживлены тонким рисунком рельефных линий. Пол центрального зала и стены перронных зал — мраморные.



45. «Площадь Революции». Центральный зал.



46. «Площадь Революции». Перронный зал.



47. «Площадь Революции». Интерьер вестибюля.

В 20 пролетах помещено 80 скульптур, выполненных группой ленинградских скульпторов под общим руководством проф. М. Г. Манизера. Сюжетное содержание этой скульптурной галлереи запечатлело в выразительных, реалистически трактованных образах, ряд этапов, знаменующих победный путь Великой Октябрьской социалистической революции — от насыщенных волей к победе и ненавистью к врагам образов красногвардейца и матроса до увлекательных страниц наших дней мирного труда, учебы и спорта. Эти сюжеты волнуют зрителя и рождают в нем внутренние отклики, свидетельствующие о кровной связи с жизненными образами этой скульптурной галлереи. В этом большая заслуга идейного замысла и мастерства авторов — архитектора и скульптора. Досадно лишь многократное повторение демонстрируемых сюжетов, неизбежно ослабляющее эффект их идейного и художественного воздействия. Не совсем удачно тесное расположение скульптур в треугольных пазухах.

Но, несмотря на эти существенные недостатки композиции, эта станция оставляет огромное, незабываемое впечатление.

Эскалаторы, которыми оборудован лишь один конец станции, приводят в овальный зал, находящийся на уровне земли и имеющий вторую группу эскалаторов, обслуживающих ст. «Площадь Свердлова».

Овальный эскалаторный зал составляет постоянную часть временного вестибюля, который впоследствии должен быть включен в монументальное здание, которое будет сооружено на месте Китайской стены.



48. «Площадь Революции». Деталь.

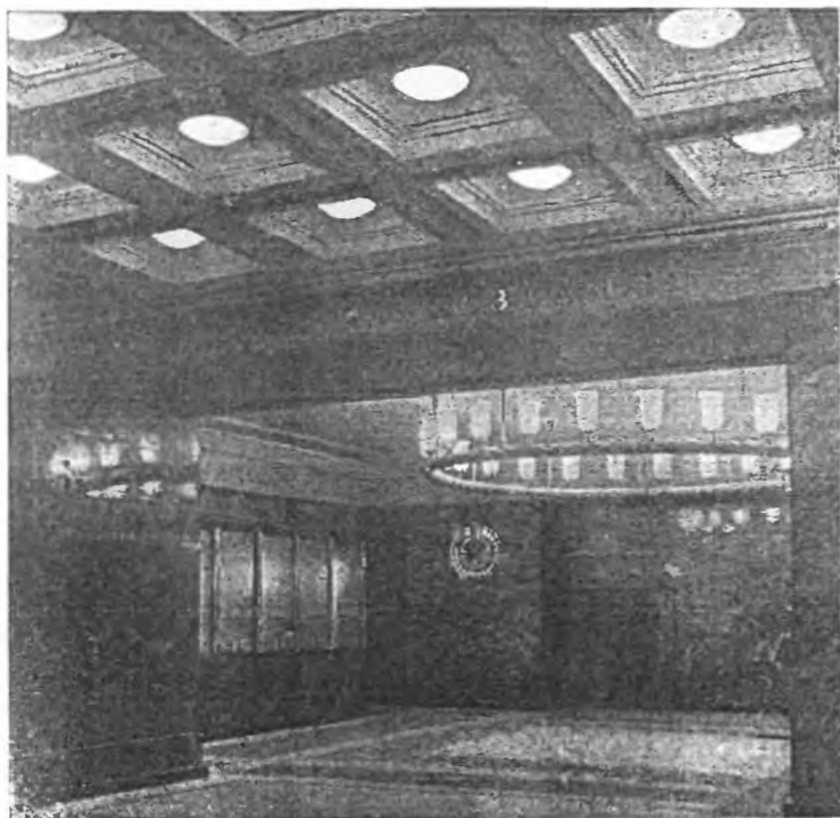
Интерьеры вестибюля строги и спокойны: высокие стены кассового и эскалаторного зал и перехода облицованы мрамором на всю высоту — до карнизов; мрамором покрыты и полы этих зал (кроме эскалаторного, где временно бетонный пол).

Фасад вестибюля выражен в виде шестиколонного портика, приподнятого на гранитные ступени; квадратные колонны портика облицованы темносерым лабрадоритом.

СТАНЦИЯ «КУРСКАЯ»

Между ст. «Площадь Революции» и «Курская», на расстоянии 2328 м, построены два перегонных тоннеля, без промежуточных станций. Отказ от промежуточных станций дал возможность спрямить трассу и повысить скорость движения поездов.

Ст. «Курская» по своей конструктивной схеме ничем не отличается от рассмотренной выше ст. «Площадь Революции», однако архитектурный образ ее совершенно иной. Автор (арх. Л. М. Поляков) стремился придать вертикальность стенам и выделить верхние части конструктивных тю-



49. «Курская». Интерьер вестибюля.

бинговых цилиндров в виде самостоятельных сводов, опирающихся на эти стены.

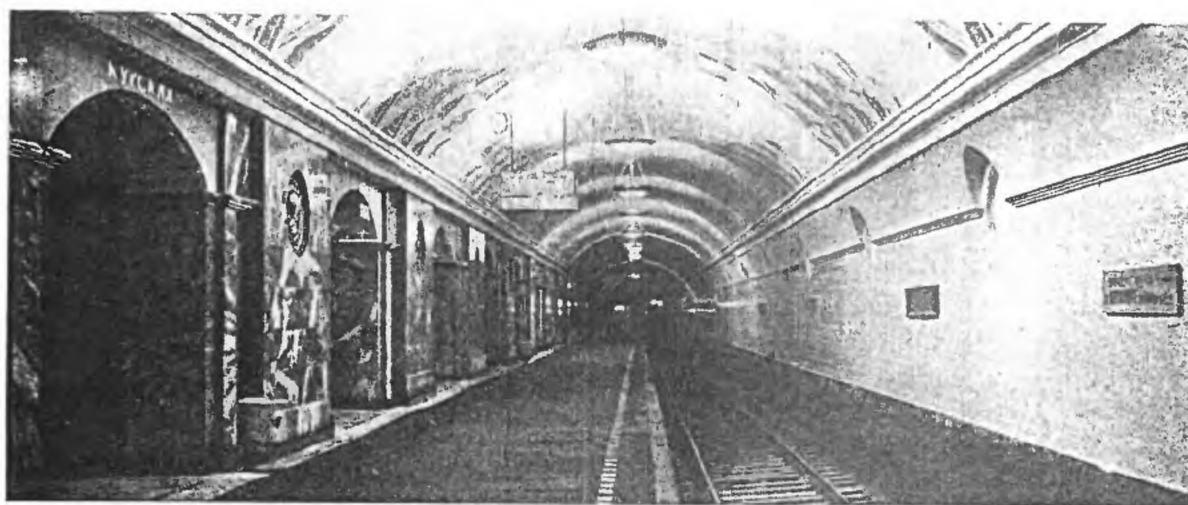
Ряды пилонов объединены общими карнизами. В центре пилонов выделены декоративными пятнами кружевные бронзовые решетки, прикрывающие круглые вентиляционные отверстия. К каждому пилону в центральном зале примыкает мраморная скамья. Своды всех трех зал обработаны ромбическими кессонами с розетками. В ответ пилонам в свод введены чередующиеся с кессонами широкие аркообразные полосы. Пол центрального зала выложен из чередующихся белых и серых мраморных плит, образующих диагонально расположенные квадры,



50. «Курская». Подземный вестибюль.



51. «Курская». Центральный зал.



52. «Курская». Перронный зал.



53. «Курская». Фрагмент пилона.

окруженные бюрдюром греческого рисунка. Гладкие боковые стены перронных зал облицованы мрамором. Для более цельного выражения своей архитектурной идеи автор всюду применяет лишь один мрамор: уральский голубовато-серый «уфалей». Тщательно подбирая плиты, он достигает богатейших нюансов, оживляющих монотонность колорита и придающих всему сооружению черты зрительной монолитности.

Освещение — подвешенные к сводам чаши из хрустального стекла в бронзовой оправе; перронные залы имеют дополнительные бра.

Вестибюль, встроенный в нижний этаж жилого дома Дзержинской жел. дор., выражен лишь обработанными полированным лабрадором порталами и световым навесом над ними; интерьер вестибюля облицован «уфалейским» мрамором. При одинаковой облицовке стен оба вестибюльных зала отличаются друг от друга характером освещения и обработкой потолков. Аванзал перекрыт потолком с плафонными светильниками на дне глубоких кессонов; кассово-эскалаторный зал освещается люстрой, в виде огромного обруча с 24 светильниками. Двойные бра, связанные с бронзовыми решетками, удачно оживляют строгость облицовки.

Помещение, промежуточное между обоими эскалаторами, при облицовке стен тем же «уфалеем» отличается богато кессонированным плоским потолком с чередующимися восьмиугольниками и квадратами, сильно профилированными и украшенными розетками. Освещение осуществляется торшерами.

Цельность, переходящая в монолитность, строгость и ясность — вот основные достоинства композиции всего комплекса этой станции.

ГОРЬКОВСКИЙ РАДИУС

СТАНЦИЯ «ПЛОЩАДЬ СВЕРДЛОВА»

Горьковский радиус начинается в центре ст. «Площадь Свердлова», расположенной в плане под углом к описанной выше ст. «Площадь Революции». Трассы покровского и горьковского радиусов в этом месте пересекаются на различных глубинах. Над точкой их пересечения расположен описанный выше овальный зал центрального вестибюля, в котором берут начало две группы эскалаторов: одна — для обслуживания ст. «Площадь Революции», другая — для ст. «Площадь Свердлова», заложенной на глубине 35 м.

Архитектура ст. «Площадь Свердлова» является посмертной работой одного из крупнейших русских архитекторов, академика архитектуры И. А. Фомина. Учитывая особую роль этой станции, предназначенной для обслуживания важнейшего театрального центра столицы, автор создает архитектуру, которая просто и выразительно повествует о величии сталинской эпохи.

Вся станция решена в одном белом цвете, но различных оттенков, создающих необычайное богатство колорита. Для облицовки пилонов, полуколонн и боковых стен, т. е. всего пространства под сводами, взяты три сорта белого мрамора: «коелга», «прохоро-баландинский» и «полевской», первые два мрамора — теплого оттенка, третий — холодного. Полуколонны выпилены из цельных мраморных блоков и обработаны на замечательной камнеобрабатывающей машине, приобретенной в США для механизации процессов фасонной обработки мрамора. Эта машина положила начало мощному движению в области механизации отделочных работ.

Полуколонны, завершенные капителями, в виде бронзовых золоченых досок простейшей формы, несут карнизы, которые служат основаниями для белых штукатурных сводов, облегченных узором ромбических кессонов. Нижние ряды ромбов над карнизами заполнены изготовленными из глазурованного фарфора скульптурными изображениями театрального искусства различных народностей нашего Союза (работы скульптора Данько); эти скульптурные фигуры чередуются с фарфоровыми рельефными венками, которыми оживлены также два ряда кессонов на своде; белый фарфор всех рельефов слегка тронут золотом. Пол выложен из мраморных плит, образующих шахматный рисунок в чередовании желтых («бьюкянкой») и черных («давалу») крупных квадров. Освещение устроено в виде хрустальных чаш в бронзовой оправе, подвешенных к своду. Впадины пилонов между колоннами использованы для устройства мраморных скамей.

Перроные залы, при той же обработке пилонов, получили более простую обработку сводов (крупными квадратными кессонами без всяких рельефов) и белые мраморные боковые стены. Принцип освещения — тот же, что и центрального зала. Для усиления освещения и оживления игры полированных поверхностей мрамора на пилонах расположены двойные бра.

После смерти И. А. Фомина разработку проекта вел арх. Л. М. Поляков.

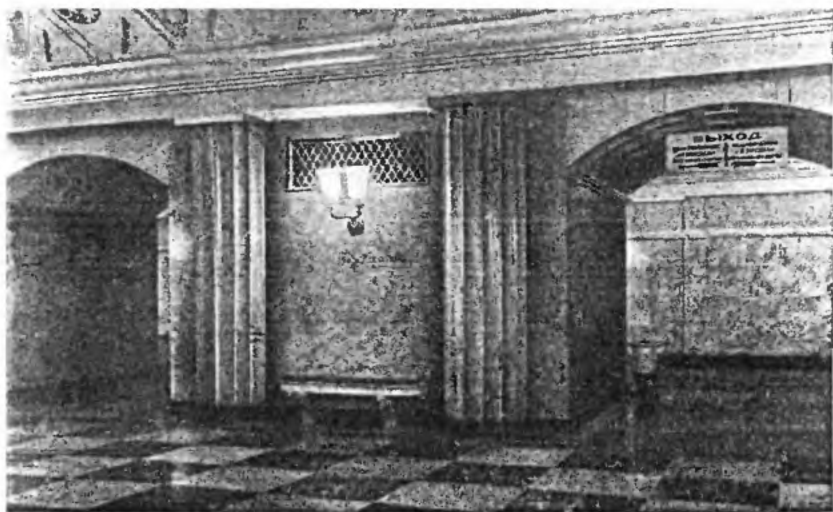
Кроме упомянутого уже примыкания к ст. «Площадь Революции» и обеспечения, таким образом, пересадочного сообщения между горьковским радиусом и арбатско-покровским диаметром, создано также и сообщение со станцией «Охотный ряд» (и, следовательно, с кировско-фрунзенским диаметром). В этом узле, таким образом, обеспечены пересадочные сообщения между всеми существующими пятью радиусами нашего метро.



54. «Площадь Свердлова». Центральный зал станции.



55. «Площадь Свердлова». Перронный зал станции.



56. «Площадь Свердлова». Фрагмент пилона.

СТАНЦИЯ «МАЯКОВСКАЯ»

На расстоянии 2,1 км от ст. «Площадь Свердлова» и на глубине 34 м сооружена ст. «Маяковская». Коллектив Метропроекта разработал новый тип станционной конструкции, основанный на применении стали вместо железобетона. В итоге вместо грандиозных пилонов средняя часть станции опирается на стальные колонны, открывающие взору свободный доступ ко всем точкам единого зала. На платформе стало значительно просторнее, хотя абсолютная ширина между боковыми стенами уменьшилась больше чем на треть. Впоследствии, уже в процессе постройки, при участии коллектива строителей 75-й шахты, удалось создать местные увеличения высоты станции, в виде 35 овальных куполов.

Архитектурная обработка этой конструкции выполнена арх. А. Н. Душкиным. Автор обработал колонны в виде аркады, с овальной формой арок.

В качестве декоративного отделочного материала автор ввел профилированную и полированную нержавеющую сталь, которой облицевал арки в продольном и поперечном направлениях. Сталь в продольных арках вправлена в темносерый мрамор «садахло». Нижние части колонн с двух сторон украшены вертикальными плоскостями темнорозового орлеца. В нижних частях куполов размещены осветительная арматура и вентиляционные решетки. Днища куполов украшены красочными панно, исполненными из мозаики по эскизам худ. А. А. Дейнека на тему: «Сутки советской страны». Подсвечиваются эти панно особыми световыми поясами.

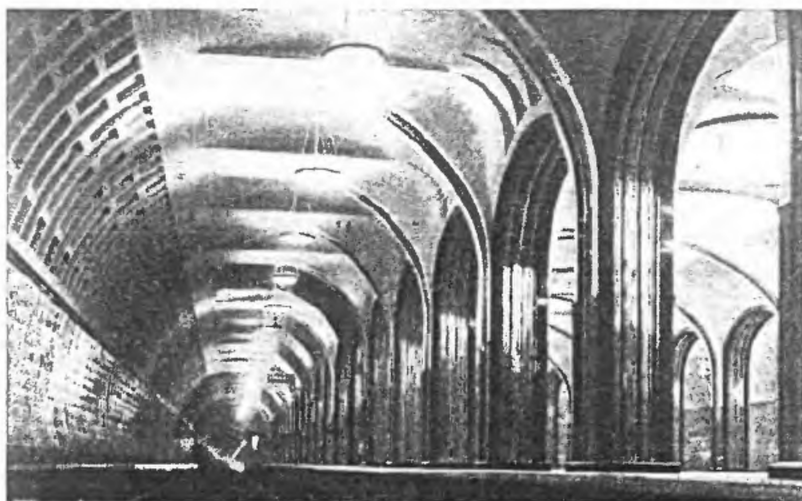
Панели боковых стен облицованы серым уральским мрамором и завершены карнизами из нержавеющей стали. Над этим карнизом автор делает попытку «конструктивной» обработки тюбингового рельефа. Поперечные полуарки из нержавеющей стали заканчиваются на своде подвешенными к их концам светильниками. Окраска всех штукатурных элементов зала — светлосерая. Пол мраморный.

Станция производит очень сильное впечатление. Подкупает ширь, простор, легкость конструкций, невиданный в архитектуре блеск изогнутой, богато профилированной и полированной стали, необычайное освещение в куполах и, наконец, кажущийся беспредельным ряд этих световых куполов, с бесконечным разнообразием красочных сюжетов в них.

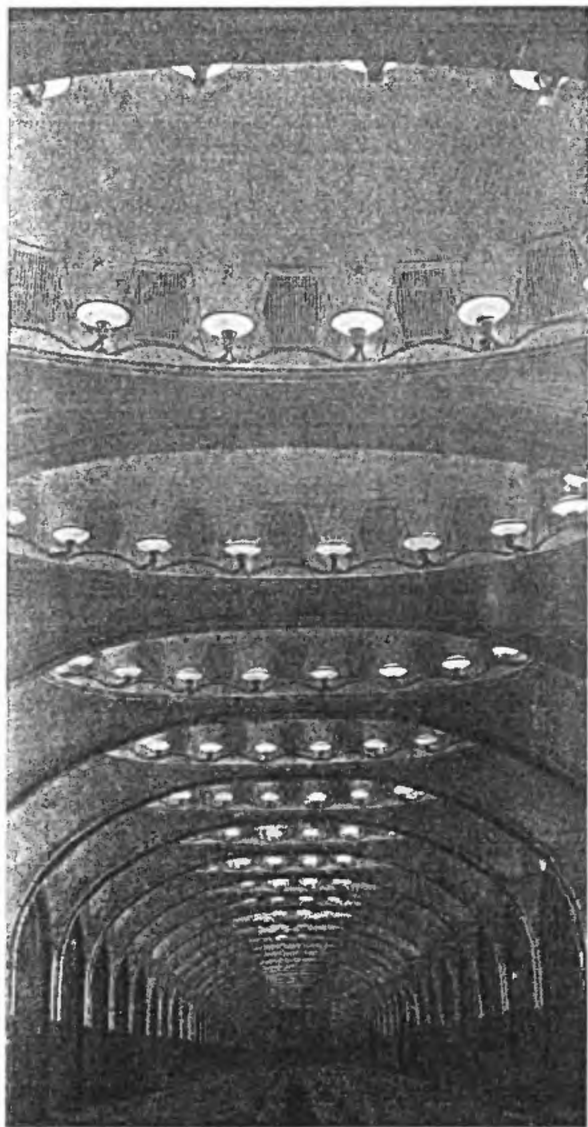
Тем досаднее ошибка архитектора, выключившего всю живописную часть куполов из общего архитектурного ансамбля и сохранившего их в виде сюрпризов, открывающихся лишь с определенных точек зрения. Здесь общее достояние стало частным, пассажир вынужден неестественно задирать голову. К недочетам следует отнести также беспокойную трактовку боковых сводов и в особенности полное отсутствие в архитектуре отклика на тему о Маяковском. В дальнейшем на платформе предполагается поставить скульптурное изображение поэта, но ведь это не придаст архитектуре искомого синтеза.



57. «Маяковская». Станционный зал.



58. «Маяковская». Перрон.



59. «Маяковская». Деталь свода.

Эти архитектурные недочеты, вполне естественные в процессе поисков новых архитектурных форм, не снижают основных достоинств этой уникальной станции.

Творческий размах инженерной мысли, который ощущается при каждом посещении этой станции, сколько бы раз это ни повторялось, является лучшим показателем технического и культурного расцвета нашей родины.

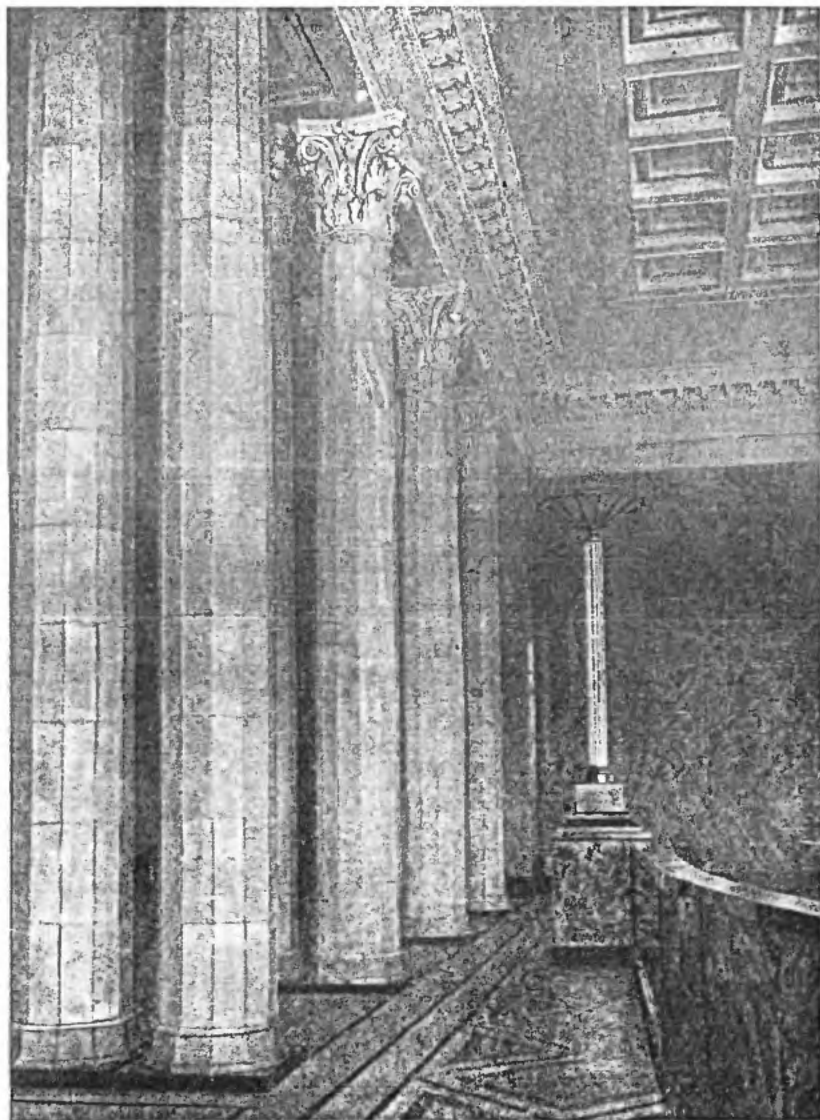
Вестибюль ст. «Маяковская» очень скромен. (Фасад спроектирован арх. Д. Н. Чечулиным, а интерьеры архитекторами Я. Г. Лихтенберг и Ю. П. Афанасьевым.) Расположен он в угловой части здания концертного зала Филармонии. При весьма скромных габаритах все же соблюден принцип раздельности движения. Лестница облицована «уфалеем» а нижний кассовый и эскалаторный зал — «шрошей». Обращает на себя внимание потолок нижнего зала, который обработан глубокими кессонами со спрятанным за бронзовыми решетками светом, отражающимся от опрокинутых белых чаш. Отделка стен несколько монотонна.

СТАНЦИЯ «БЕЛОРУССКАЯ»

Ст. «Белорусская» расположена под привокзальной площадью так, чтобы одним своим торцом обслуживать вокзал, а другим — прилегающий район. Расстояние ее от ст. «Маяковская» составляет 1023 м, глубина заложения 34 м.

Одновременно со станцией осуществлен пока лишь один вестибюль в примыкающей к путепроводу части вокзального здания. Архитекторы Н. Н. Андриканис и Н. А. Быкова, авторы архитектуры вестибюля и станции, с большим подъемом разрешили задачу превращения двух больших соседних вокзальных помещений в вестибюль метро: капитальная стена, разделявшая эти помещения, заменена изящной и нарядной белой мраморной колоннадой, первый зал открыт на площадь серией входных дверей; другой вход создан на уровне путепровода, чтобы облегчить сообщение с вестибюлем пассажирам, направляющимся со стороны Ленинградского шоссе. С этой целью от путепровода переброшен мостик к входу, устроенному в боковой стене вокзального здания; лестница в мраморных стенах соединяет этот вход с кассовым залом вестибюля. Выходы организованы в стене второго эскалаторного зала, обращенной к путепроводу; имеется также непосредственное сообщение с железнодорожной платформой вокзала.

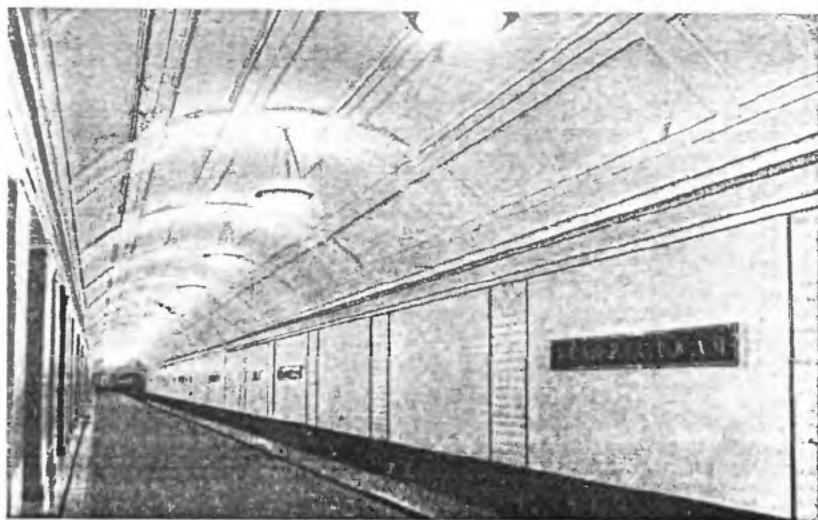
Большой интерес представляет устройство примыкания эскалаторного зала к вестибюлю. Здесь эскалаторы подходят открыто, как лестница, а в полу зала остается защищенное барьером элиптическое отверстие. Благодаря такому приему при эскалаторном подъеме вид на вестибюль раскрывается значительно шире и полнее.



60. «Белорусская». Интерьер вестибюля.



61. «Белорусская». Центральный зал станции.



62. «Белорусская». Перронный зал станции.

Высокие стены обоих зал до карниза облицованы мрамором: для кассового зала выбран серый «уфалей», а для эскалаторного — биробиджанский мрамор темнорозового цвета с фиолетовыми прожилками.

Лепные карнизы и потолки обоих зал — белые, как и капители и облицовка колонн. Упомянутый эскалаторный барьер облицован темнокрасным тагильским мрамором, причем подход к эскалаторам обозначен двумя торшерами. Узор пола выполнен из мраморной мозаики. Освещена станция люстрами.

Конструктивная схема станции — типовая трехсводчатая система с пилонами. Биробиджанский мрамор, которым облицованы станционные пилоны в сочетании с желтоватым ониксом ниш, лепкой белого свода и богатым узором мраморного пола создают тот сложный, живописный колорит центрального зала, которым отличается эта станция. Большую роль здесь также сыграла трактовка освещения: основному осветительному мотиву — подвешенным к своду хрустальным чашам в бронзовой оправе — вторит ряд торшеров в нишах пилонов и далее, за кружевным рисунком бронзовых решеток над проходами, слегка светятся стеклянные потолки.

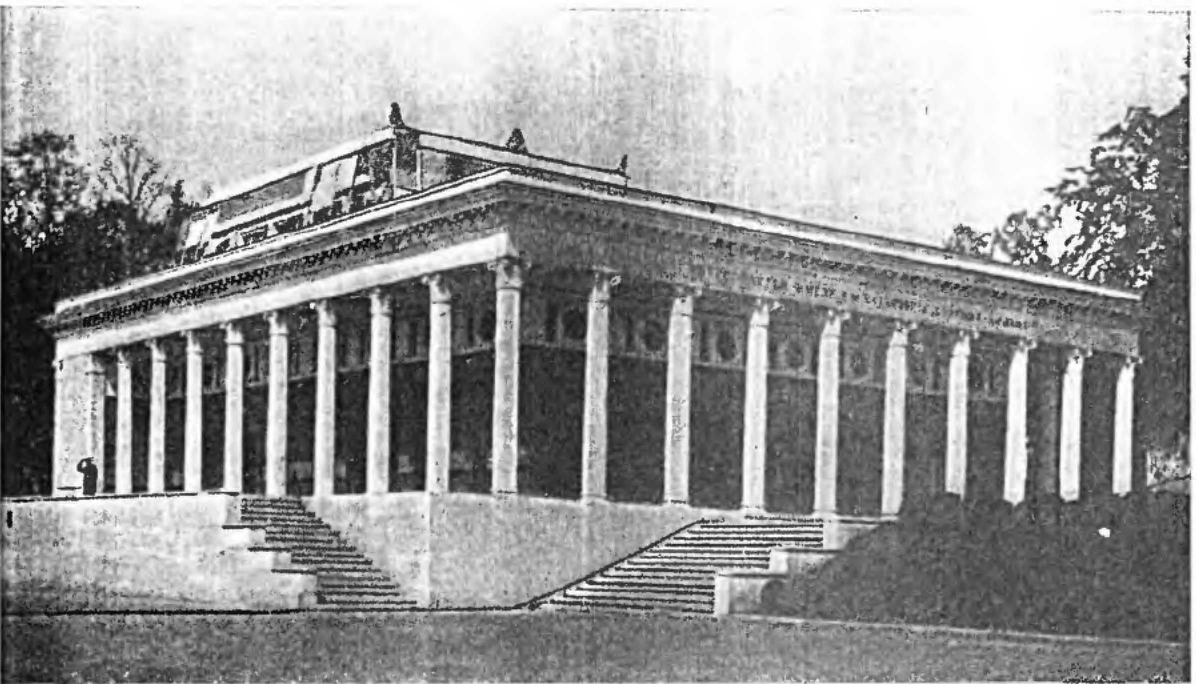
Очень удачны скамьи в прямоугольных нишах пилонов перронных зал, облицованных золотисто-черным «давалу». Круглые бронзовые вентиляционные решетки в пилонах сочетаются с бра, которые усиливают освещение перронов и оживляют мрамор световыми бликами. Боковые стены облицованы серебристо-серыми рифлеными плитками на цоколе из темной мраморной мозаики.

СТАНЦИЯ «ДИНАМО»

Ст. «Динамо» расположена перед зданием стадиона на глубине 40 м и на расстоянии 2162 м от ст. «Белорусская». Предназначена она для обслуживания не только прилегающего района, но и огромнейших людских потоков зрителей спортивных состязаний на стадионе. Это сделало необходимым сооружение двух обширных вестибюлей, связанных двумя эскалаторными системами с обоими торцами станции.

Оба вестибюля, спроектированные арх. Д. Н. Чечулиным, по объему и архитектуре одинаковы. Каждый из них представляет собою окруженный колоннадой, прямоугольный в плане павильон, с входами и выходами с трех сторон. Часть павильона, примыкающая к эскалаторам, несколько приподнята и снаружи окружена скульптурным фризом на спортивные темы работы скульптора Янсон-Манизер; изнутри же эта часть представляет собой стеклянный купол, который открывается взору по мере подъема на эскалаторе.

В отличие от других вестибюлей метро внешняя архитектура павильонов здесь значительно красочнее внутреннего оформления. Очень импозантны подъемы к вестибюлям, с хорошо разработанной системой террас



63. «Динамо» Вестибюль.



64. «Динамо». Центральный зал станции.

и гранитными ступенями. Множество колонн из цельных блоков, вытесанных из подмосковного известняка, с развитыми капителями хорошего рисунка, богатая лепка карнизов, сочные скульптурные фризы, выразительные световые ленты верхних частей стен над колоннадами с богатыми решетками — все это говорит о большом мастерстве.

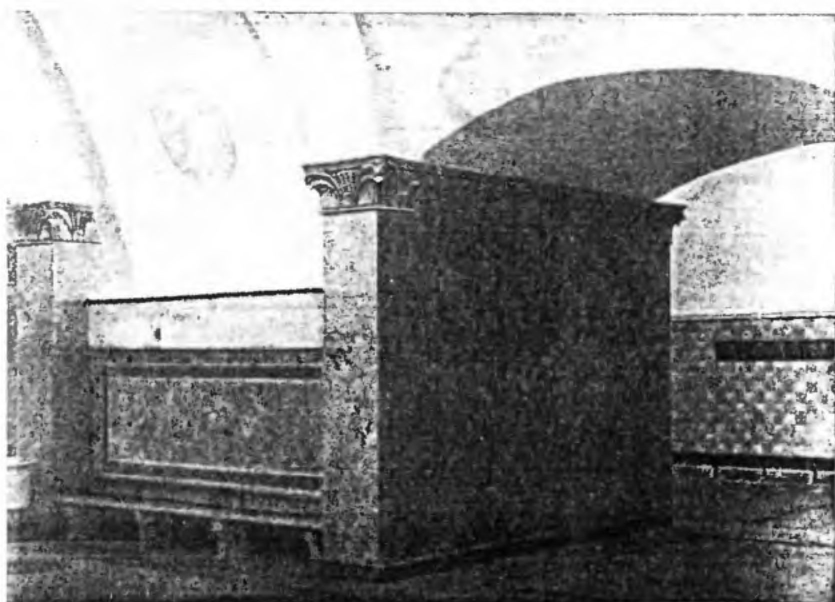
Эскалаторы 80-метровой длины соединяют эти вестибюли со станцией. Архитекторы Я. Г. Лихтенберг и Ю. А. Ревковский стремились подчинить архитектуру этой станции идее советского спорта. В значительной мере это авторам удалось; отсутствие вычурности и погони за эффектами, простота и ясность форм, сдержанный, хороший рисунок деталей отвечает основной теме.

Просто и сильно решены пилоны с гладкими поверхностями стен в проходах и двумя выступами в продольных стенах, создающими естественные и удачные места для просторных диванов. Для облицовки пилонов авторами был выбран новый для метро мрамор — тагильский, отличающийся бурным рисунком и многообразием цветовых оттенков — от густо-красного до жемчужно-серого; какая-то огромная внутренняя сила чувствуется в этом замечательном мраморе.

Выступы пилонов завершаются подобием капителей, удачно нарисованных и выполненных из бронзы; на этих капителях покоятся основания



65. «Динамо». Перронный зал станции.



66. «Динамо». Фрагмент пилона.

сводов, обработанных распалубками, пересекающимися посредине сводов: в этих точках подвешены хрустальные осветительные шары в бронзовой оправе. Спинки мраморных скамей с деревянными сиденьями покрыты ковровым рисунком из оникса и заканчиваются в верхней части горизонтальными полосами из подсвеченного оникса, прикрывающими вентиляционные решетки.

Белые простые своды украшены серией белых, круглых фарфоровых медальонов со скульптурными изображениями представителей всех видов физкультуры и спорта (скульптор Янсон-Манизер).

Очень удачен пол центрального зала, набранный из мраморной мозаики, в виде чередующихся темных кругов и квадратов на светлом фоне. Боковые стены облицованы светлосерыми плитками пирамидальной поверхности, поставленными на цоколь из мозаики в виде объемных рустов.

СТАНЦИЯ «АЭРОПОРТ»

После ст. «Динамо» трасса постепенно приближается к поверхности, и следующая станция «Аэропорт» построена уже открытым способом, на глубине 10 м.

Для устройства сообщения этой станции с магистралью одновременно с сооружением станции были построены два жилых дома с двумя вестибюлями этой станции (арх. С. М. Кравец). Вестибюли устроены в виде лоджий с тремя арками, опирающимися на раскрепованные квадратные колонны, облицованные полированным лабрадоритом. Такую же облицовку получили все пилястры лоджии и архивольты арок.

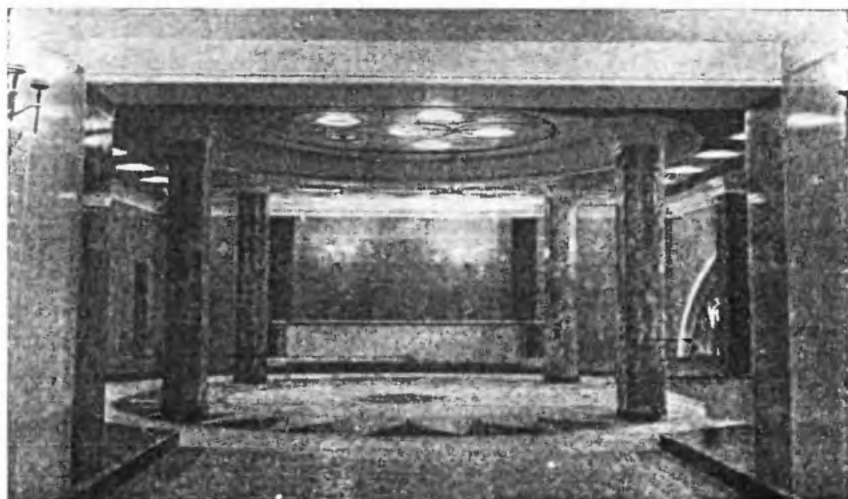
Архитектура интерьеров вестибюля, аванзала и станционного зала осуществлена по проекту архитекторов Б. С. Виленского и В. А. Ершова. В своей композиции авторы стремились отразить величественную тему советской авиации.

Интерьер вестибюля решен очень своеобразно и создает впечатление легкости, воздушности. Две многогранные колонны, облицованные «бьюкянкоем», с сложными лепными капителями и решетчатыми раструбами, поддерживают высокий плоский потолок, украшенный кружевной лепкой. Центром композиции противоположной входу мраморной стены является кассовая ниша, закрытая зеркальным стеклом в бронзовой оправе и окруженная ажурным порталом со спрятанным светом. Боковые стены вестибюля обработаны крупными выпуклыми вертикальными каннелюрами, облицованными рифлеными плитками серебристого цвета. Отступы этих каннелюр создают под потолком зазор для лампочек, подсвечивающих потолок. В центре наружной стены, между входами и выходами, намечен цветной витраж на тему о великих победах нашей арктической авиации.

Два марша, входной и выходной, сливаются в один широкий марш, который коротким переходом связывается с аванзалом.



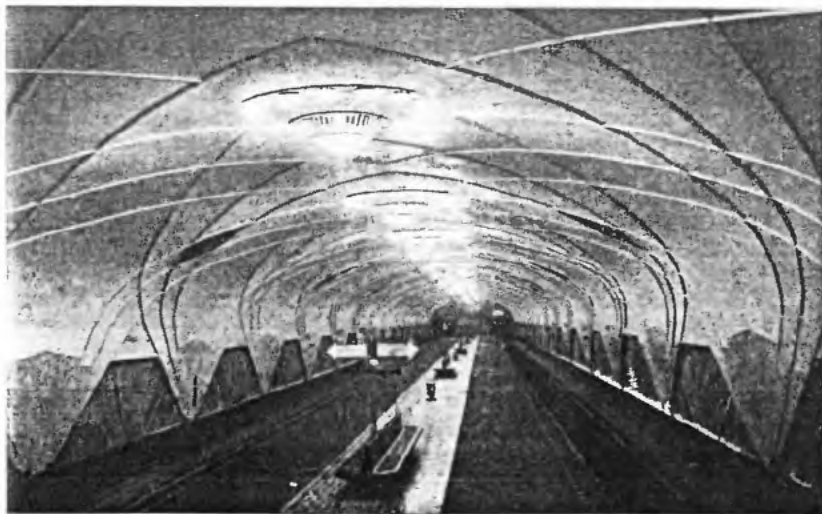
67. «Аэропорт». Вестибюль.



68. «Аэропорт». Станционный аванзал.



69. «Аэропорт». Вид из аванзала на станционный зал.



70. «Аэропорт». Станционный зал.

В прямоугольном аванзале авторы выделяют центральную круглую часть, обозначенную в потолке кольцом, поддерживаемым четырьмя многогранными колоннами, облицованными *ониксом*. Потолок обработан сложным лепным рисунком с своеобразными световыми точками. Стены облицованы темно-желтым мрамором «бьюк-янкой», пилястры — из черного «давалу».

Таких аванзал — два; оба соединяются со станционным залом широкими лестницами, проходящими в арках, составляющих центральную часть легких ажурных решеток, которыми авторы обогатили торцы станционного зала. Стремление придать станционному залу бо́льшую пространственность привело авторов и конструктора (инж. Н. А. Кабанов) к выбору односводчатой конструкции, не нуждающейся в опорах на платформе.

Архитектурная одежда этого огромного воздушного пространства, которое должно связываться с представлением о могуществе советской авиации, решена в виде мраморной панели сложного рисунка и рельефа, в которой берут начало разбегающиеся по своду пучки гуртов. Цветовое решение панели подсказывает зрителю очень уместную в данном случае ассоциацию взлетов в пространство.

На пересечениях узора гуртов на своде прикреплены огромные по абсолютным размерам (3 м), но ажурные и легкие по впечатлению, бронзовые люстры. Центральная продольная полоса пола сделана в виде узорной цветной дорожки, набранной из мрамора; на этой дорожке расставлено пять огромных двусторонних диванов, обработка которых использована для надписей и указателей.

СТАНЦИЯ «СОКОЛ»

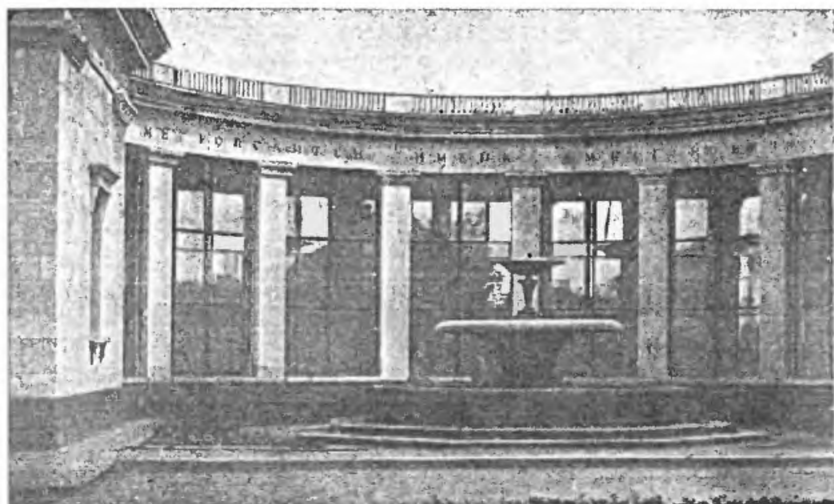
Последняя станция горьковского радиуса, «Сокол», также мелкого заложения (10 м); расстояние ее от станции «Аэропорт» равно 1260 м.

Вестибюль, решенный в виде самостоятельного павильона, впоследствии займет центральное место курдонера [1], образуемого П-образной будущей застройкой. Архитекторы К. Н. и Ю. Н. Яковлевы, авторы архитектуры всего комплекса этой станции, решили вестибюль полукольцом в плане с раздельными входами и выходами в торцах полукольца и лестницами, сходящимися в подземном кассовом зале, который соединяется подземным переходом с центральным мостиком станции.

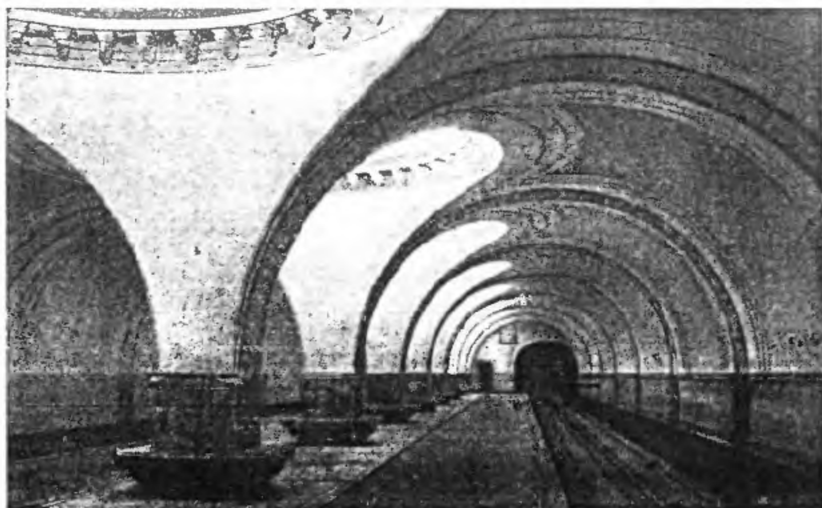
Фасад вестибюля облицован подмосковным известняком, из которого высечены и все профили. Центр площадки, охваченной кольцом здания, украшен фонтаном из полированного гранита, подходы убраны цветочными клумбами и газонами.

---

[1] Открытый на улицу парадный двор.



71. «Сокол». Вестибюль.



72. «Сокол». Станционный зал.



73. «Сокол». Станционный зал.

Полукруглые стены павильона, в которых заключены лестничные марши, сквозные, стеклянные.

Подземный кассовый зал полукруглой формы граничит с переходным коридором, разделенным продольной мраморной колоннадой на два русла, — для обоих направлений движения. Боковые стены оживлены пестрым геометрическим рисунком, выполненным мраморной мозаикой.

Перекрытие опирается на стены и колонны в виде крестовых сводов с небольшой стрелой подъема. Пол — из мелкой плитки.

Наиболее интересная часть композиции — станционный зал. Два параллельных свода опираются на боковые стены и на средний продольный ряд опор. В пролетах между опорами эта конструкция пересекается вертикальными цилиндрами, перекрытыми плоскими чашами; эти чаши служат отражателями для источников света, защищенных от глаз квадратными кусками прозрачного оникса. Нижние части опор облицованы розовым биробиджанским мрамором и окружены скамьями. Весь ряд опор объединен на полу продольной мраморной полосой очень удачного

рисунка. Боковые стены одеты панелью на высоту, общую с панелью опор. Все кривые поверхности, т. е. все, что выше панелей, оштукатурено.

Станционный зал разрезается поперечным мостиком как бы на два равных зала. Мостик сообщается с платформой двумя широкими лестницами, подчеркнутыми торшерами сложной формы.

Отсутствие органической связи между центральной, плоской частью и сводчатыми крыльями и грубоватость в прорисовке деталей (особенно торшеров и бра) являются недостатками этой бесспорно интересной по своей архитектуре станции.



22 станции с 25 вестибюлями — вот то новое, чем обогатилась архитектура Москвы за время, истекшее со дня исторического июньского пленума ЦК ВКП(б) 1931 г. На протяжении 27 км создан грандиозный подземный ансамбль, каждая отдельная точка которого знаменует определенный этап кристаллизации новой, советской архитектуры, стремящейся в реальных образах воплотить социалистическое содержание нашей эпохи.

Архитектура метро — это архитектура одной из первых крупных социалистических строек, предназначенных «для непосредственного и образцового обслуживания народных масс». Архитектор полнее начал ощущать живую связь с народом, впервые получил широкую возможность активно участвовать в замечательнейшей в истории человечества реконструкции. Архитектура, освобожденная от пут функционализма, конструктивизма, формализма и прочих «измов», расправила свои крылья и потребовала восстановления промышленности отделочных материалов, освоения мраморных, гранитных и других карьеров — для создания таких полноценных образцов архитектуры, которые свидетельствуют о нашем культурном росте и содействуют этому росту. Мрамор, впервые удовлетворяющий потребностям многомиллионных масс, как материал, наилучшим образом отвечающий эксплоатационным особенностям метро, сыграл огромную роль в создании архитектурных образов, достойных сталинской эпохи. Лазарь Моисеевич Каганович в своем выступлении 14 мая 1935 г. на торжественном заседании, посвященном пуску 1-ой очереди метро, сказал: «Крестьянин, рабочий умеет видеть в метрополитене, в этих огнях, в этих мраморных колоннах не только мрамор, не только прекрасное техническое сооружение. Он видит в метро воплощение своей силы, своей власти. Раньше только помещики, только богачи пользовались мрамором, а теперь власть наша, эта стройка — для нас, рабочих и крестьян, это — наши мраморные колонны, родные, советские, социалистические!».

В архитектуре метро, выражающей в монументальных формах сталинскую заботу о людях, мы чувствуем огромную работу над углубле-

нием идейной насыщенности этой архитектуры: мы видим большие успехи в этом смысле в станциях 2-ой очереди по сравнению с 1-ой. Мы видим замечательный технический рост в конструировании станций метро и уже чувствуем направление этого прогресса: от громоздких опор — к тонким колоннам и, наконец, к полному освобождению станционного пространства от всяких опор, всяких помех свободному движению пассажиров.

3-я очередь метро будет демонстрировать дальнейшие успехи социалистической архитектуры московского метрополитена им. Л. М. Кагановича.



74. Вагон метро.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Архитектура московского метро. 3
2. Краткая история метро. 5
3. Планировка московского метро. 13
4. Метро первой очереди. 17
5. Метро второй очереди. 46